

## 第2章 導入機能及び施設規模の検討

### 1. 道の駅整備に係る計画地の現況評価及び課題

#### (1) 立地環境条件

計画地は旧佐久町及び八千穂村の市街地よりやや離れた地域にあり、周辺は住宅地及び農地であり、飲食施設1か所がある以外は商業等の施設はなく、現状では町民等の認知性に欠け、集客力の点で市街地に劣っている。また、住宅地は前面道路（国道299号）を隔てた高台にあるため、24時間利用が原則である道の駅の運用に際して騒音等の周辺への影響は最小限に留まると思われる。

国道299号は市街地と同町の主要な観光地である八千穂高原等とを結ぶ主幹線であり、観光道路として機能が高く、特に中部横断自動車道「八千穂高原IC」（以下、IC）の供用により、その重要性が増している。供用後の交通量調査結果においても従来主要であった国道141号（千曲病院入口交差点）から前面道路への流動が顕著であり、今後も増える可能性を有している。

また、ICから八千穂高原方面へは計画地と反対方向への進行となるが道の駅設置を想定した場合、計画地への立寄りが見込めると思われる。

- 市街地近郊に所在し、現状では集客力はないが、交通量の増加が見込め、立寄り拠点としての機能が見込める。
- ただし、町民の利用（立寄り）よりも八千穂高原等を訪れる観光客の利用が中心になるものと思われる。

## (2) 市場環境条件

同町の人口は減少しており、将来的にもその傾向が続く状況にあり、道の駅の4~5割を占める地域客の目減りが予想される。

一方、観光客数は過去10年で1.5倍以上（八千穂高原）増えており、主に県外からの観光客に自然豊かな同町の資源が評価されており、今後も増える可能性がある。また、9割近くが日帰り客であり、時間の制限がある旅行の中で休憩拠点としてのニーズも見込める。

ただし、道の駅の機能のひとつである地域連携機能（文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設）という点では主要な機能である農産物等直売所については町内の「まちの駅」や佐久市内及び小海町内に類似施設があるため、顧客の分散化を生じる恐れがある。例えば、佐久市内に2か所ある道の駅では既存駅の利用者数が新たに設置された施設の影響で減る（2施設での分散化）傾向も見られ、仮に計画地へ地域連携機能を設置した場合、同様の現象となることが予想される。

また、仮に農産物等の販売所の設置を想定した場合、農家戸数の減少等により、生産体制が不備となり、販売を維持することが困難となることも予想される。加えて、現状、まちの駅では同町の特産物であるブルーンの売上中心となっているが、季節産品であり、年間を通じて販売できる農産物等の開発が不可欠である。

- 地域人口は減っており、地元需要は多くを見込めないが、観光客については増加が見込める。
- ただし、休憩・情報発信機能を除く、地域連携機能については町内類似施設等との顧客分散が危惧される。
- また、直売所等を設置する場合は供給（生産）者の協力、育成及び販売製品の通年確保が必要である。

### (3) 上位計画の整理及び本計画との関連づけ

第2次佐久穂町総合計画及び佐久穂町コミュニティ創生戦略におけるキーワードは「コミュニティ」である。道の駅計画についても、この視点を考慮した機能の導入が想定できる。

具体的には「地域」では歴史・文化・行事・景観・まちなみの継承や形成を支援する、「子育て・教育」では保育、乳幼児教育を通じた同町への定住促進、「地域経済創造」は地域資源等に根ざした産品、風土のPRとブランド化を実現するための支持基盤としての役割を果たす等である。

- 地域コミュニティを支える基盤としての道の駅の整備可能性
  - ・地域の風土を継承する
  - ・子育て・教育により町の活力を生む
  - ・地域経済創造を実現する

### (4) 道の駅をとりまく市場環境

制度が始まって27年経過し、全国に1,100か所以上設置された道の駅も大半が利用客の減少や産品の供給不足に課題を抱え、また、施設間競争や地域間格差（大都市圏では盛況だが、地方では経営が難しい）も生じている。

- 施設の増加に伴い、競争も増え、利用客の減少等を招いている。
- 特に地方では主な客層である地域人口の減少により、集客力が低下し、経営に難しさが生じている。

## 2. 利用客数の推計

### (1) 交通量からみた道の駅利用客数の推計

利用客数は道の駅の前面道路交通量における立寄り率（「道の駅調査（平成6年度）」国土交通省北陸地方建設局）をもとに推計した。やや古いデータであるが最近の他の道の駅計画でも用いられていることから本計画においても採用した。

図表 総交通量に対する立寄り率

	車種	県境型	周辺型	近郊型	都市型
平日	小型車	6～13%	6～18%	5～7%	3～4%
	大型車	2～7%	3～13%	4～5%	1%
休日	小型車	10～12%	20～34%	7%	7～9%
	大型車	3～9%	3～11%	5～7%	3%

資料：国土交通省北陸地方建設局

立寄り率のうち計画地は近郊型に類しており、この数値を用い、立寄り車数及び利用者数を求めた。小型車及び大型車の合計を中央値で示すと12万台となる（千人以下切り捨て）。また、利用者数（1台当たりの同乗者数より換算）は中央値で24万人である。

ただし、小型車の同乗者の多くは家族や夫婦であり、実質的な購入者数（レジ客）は立寄り車数に相当すると想定した。

図表 計画地における立寄り車数及び利用者数

小型車	a	b	c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当たりの 搭乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	7,099	8,093	1.14	206,776	365	7.0%	2.0	413,552
10月18日(平日)	5,245	5,979	1.14	109,117	365	5.0%	2.0	218,234
11月4日(休日)	5,641	6,431	1.14	164,312	365	7.0%	2.0	328,624
11月8日(平日)	5,000	5,700	1.14	104,025	365	5.0%	2.0	208,050
1月13日(休日)	4,174	4,758	1.14	121,567	365	7.0%	2.0	243,134
1月17日(平日)	4,397	5,013	1.14	91,487	365	5.0%	2.0	182,974
中央値	5,123	5,840	1.14	115,342	-	-	-	230,684

大型車	a	b	c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当たりの 搭乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	458	522	1.14	9,527	365	5.0%	1.0	9,527
10月18日(平日)	1,073	1,223	1.14	17,856	365	4.0%	1.0	17,856
11月4日(休日)	394	449	1.14	8,194	365	5.0%	1.0	8,194
11月8日(平日)	1,081	1,232	1.14	17,987	365	4.0%	1.0	17,987
1月13日(休日)	148	169	1.14	3,084	365	5.0%	1.0	3,084
1月17日(平日)	1,239	1,412	1.14	20,615	365	4.0%	1.0	20,615
中央値	766	873	1.14	13,692	-	-	-	13,692

合計	a	b	c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当たりの 同乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	7,557	8,615	1.14	216,303	365	6.9%	-	423,079
10月18日(平日)	6,318	7,202	1.14	126,973	365	4.8%	-	236,090
11月4日(休日)	6,035	6,880	1.14	172,506	365	6.9%	-	336,818
11月8日(平日)	6,081	6,932	1.14	122,012	365	4.8%	-	226,037
1月13日(休日)	4,322	4,927	1.14	124,651	365	6.9%	-	246,218
1月17日(平日)	5,636	6,425	1.14	112,102	365	4.8%	-	203,589
中央値	6,058	6,906	1.14	125,812	-	-	-	241,154

(注) 搭乗者=運転者+同乗者

なお、総交通量は中央値で 7,117 台（24 時間）である。車種別比率は 12 時間総交通量（6 日間の総数）により算出し、同 24 時間に換算した（駐車ます数の設定に利用する）。

図表 車種別の総交通量

	総交通量(12時間)								同24時間(台)			
	実数(台)				車種別比率				(24時間総交通量×車種別比率)			
	大型車	小型車	二輪車類	計	大型車	小型車	二輪車類	計	大型車	小型車	二輪車類	計
10月7日(休日)	458	7,099	660	8,217	5.6%	86.4%	8.0%	100.0%	522	8,093	752	9,367
10月18日(平日)	1,073	5,245	49	6,367	16.9%	82.4%	0.8%	100.0%	1,223	5,979	56	7,258
11月4日(休日)	394	5,641	328	6,363	6.2%	88.7%	5.2%	100.0%	449	6,431	374	7,254
11月8日(平日)	1,081	5,000	42	6,123	17.7%	81.7%	0.7%	100.0%	1,232	5,700	48	6,980
1月13日(休日)	148	4,174	6	4,328	3.4%	96.4%	0.1%	100.0%	169	4,758	7	4,934
1月17日(平日)	1,239	4,397	6	5,642	22.0%	77.9%	0.1%	100.0%	1,412	5,013	7	6,432
6日間の中央値	766	5,123	46	6,243	12.3%	82.1%	0.7%	100.0%	873	5,840	52	7,117

注)「6 日間の中央値」の台数は大型車、小型車、二輪車、計それぞれで算出している。  
このため「6 日間の中央値」の大型車+小型車+二輪車の値は、計の中央値とは一致しない。

## (2) 計画地における利用客数の想定

前ページより、総交通量から年間約 24 万人の利用（普通車 1 台あたり 2 名、大型車 1 台あたり 1 名で想定：42～20 万人の中央値）が想定される。

総交通量についても今後増える要素より減少する可能性が高いが、八千穂高原 IC 供用による利便性が向上したことから、同町の主要な観光地である八千穂高原の観光客数は増えており、交通量調査でも前面道路は観光シーズンには県外ナンバーが 4 割前後を占めるなど立寄り可能性が高まるものと思われる。したがって、推計値に一定の信頼度があると考え、さらに季節、曜日等の変動があることから、中央値を採用した。

### 3. 佐久穂町内等で活動する事業者の本事業への参加意向

町が実施した町内の主な事業者への参加意向調査では、数社（者）から回答を得た。その中には本計画に参画し、事業進出を行いたいという事業者もあった。

また、現在は同町産業振興課内にある佐久穂町観光協会を道の駅内に移設し、職員を常駐させたいという意向もあった。

今後、参画希望者と本計画での役割、参画形態等について協議を進める必要がある。

図表 参加意向調査の結果概要

事業の進め方について
<ul style="list-style-type: none"><li>●商用（商売）については民間の特に観光事業者に任せてはどうか。ノウハウもある民間に任せるべきではないか。</li><li>●民間企業が資金を出して、運営は実績のある民間が行うといった形が取れる。</li><li>●（民間経営・運営となった）スキー場やキャンプ場が増収しているように、民間のノウハウは必要だと思う。</li><li>●最初から大きく投資するのは違うだろうと思う。</li><li>●観光客が増える時期にスポットで出店したり、試しにやってみるところから始めてはどうか。</li><li>●町の事業者が複数で、全体で盛り上がり道駅やって行こうとなれば、事業への直接参画等も可能性があると思う。</li><li>●南佐久といった広さで、事業者を広く募集した方が良い①大々的にやるか、②コンビニ入れる程度かの2パターンではないかと思う。</li></ul>
導入機能・施設について
<ul style="list-style-type: none"><li>●「防災拠点」としての視点は必要、高速からアクセスも良いうえ、トイレだけでも防災施設になり得る。</li><li>●農林水産業を観光客向けの見せ方（PR）で、出していく場所としては良いと思う。</li><li>●木造の施設にして、木質ボイラーを熱源にするなどの機能を導入する。</li><li>●食についても、川魚とそば、お土産なんかもあって欲しい（現状あまりない）。</li><li>●公園や防災施設としても良いと思う。公園などは立ち寄って子供が遊べる場所としてもありかと思う。</li><li>●体験系のサービスはあった方が良くはないか。白馬ライオンアドベンチャーという会社が観光案内&amp;カフェ&amp;アクティビティ提供をやっているが、イメージとすれば近い。</li><li>●川沿いのなので釣り場も可能性がある。</li></ul>
事業への参加意向について
<ul style="list-style-type: none"><li>●コンビニエンスストアはやれると考えている。</li><li>●商品陳列及び常温商品の販売を行いたい。</li></ul>

#### 4. 導入機能及び施設規模の検討

##### (1) 導入機能の検討

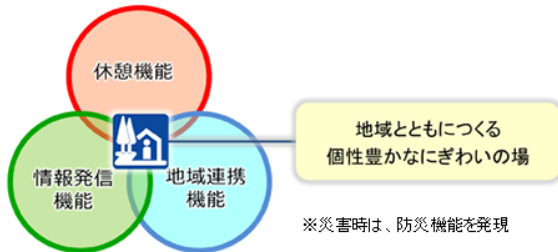
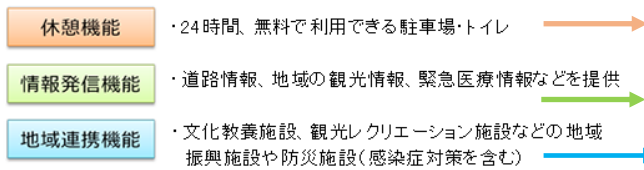
道の駅における機能は休憩（駐車場、トイレ等）、情報発信（観光案内等）及び地域連携（文化教養、観光レクリエーション施設等）により構成される。ここではそれぞれの機能の具体イメージを描くとともに、相互の関係について整理する。

#### 「道の駅」の目的と機能

##### ○目的

- 道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- 地域の振興や安全の確保に寄与

##### ○基本コンセプト



3つの機能が無理なく、無駄なく配置できるように留意。そのために、駐車場・トイレを登録に相応な規模・水準で確保し、情報発信に関しては、利用者の行きかう空間となる地域連携機能のエリアで、とくに来訪者や立ち寄り客が利用する区域で一体的に確保する。

駐車場・トイレを登録に相応な規模・水準で確保

地域連携機能と一体的に確保（単体の独立型施設は考えない）

住民と来訪者・立ち寄り者それぞれの主要ニーズに対応でき、町内のくらしの質の向上や南佐久一帯の振興にもつながるサービス提供機能を確保

#### ＜地域連携機能3つの視点＞

##### ①地域の防災・子育て環境の機能強化

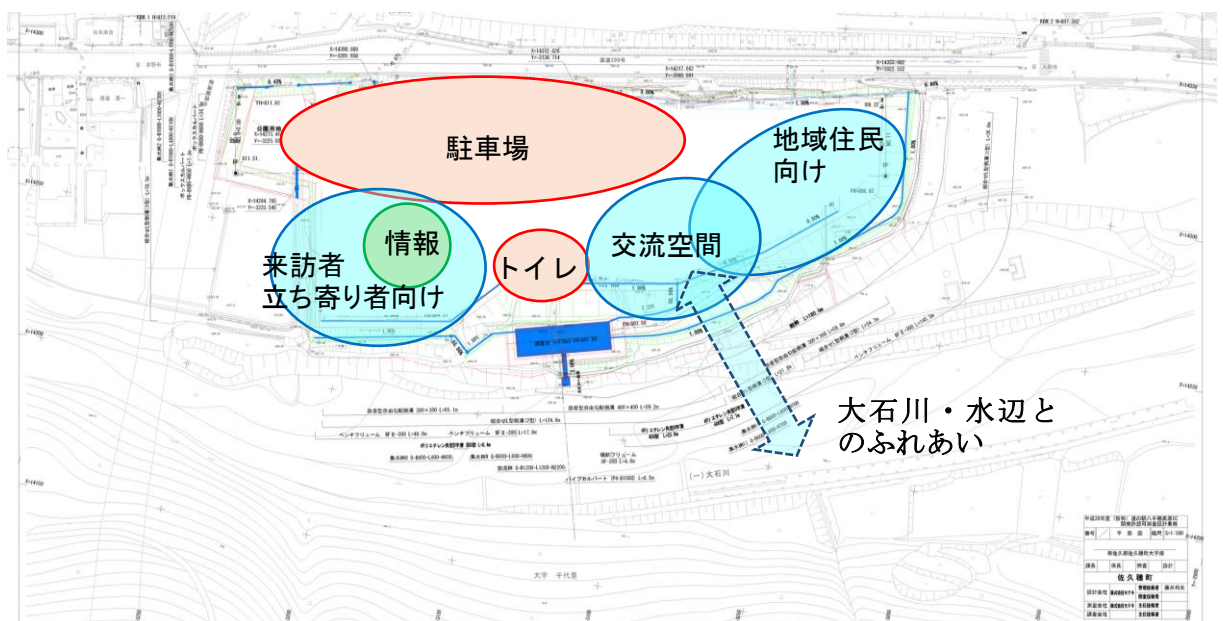
地域防災力向上と子育て環境の充実につながる空間づくり

##### ②佐久穂・南佐久の食・魅力の体感・発信

主に来訪者・立ち寄り利用者向けサービスとして食事と休息を兼ねられる場、一帯の観光情報の提供と合わせた特産品等のPR（販売も含め）の場の確保

##### ③川や水を活かした交流

地域住民・来訪者がともに憩い、川辺の魅力を満喫しながら交流できる空間づくり



## (2) 道の駅で実現を目指す地域連携機能の具体像

### 1) 地域の防災・子育て環境の機能強化

地域連携機能として重要度が高まっている「防災」及び地域住民の要望のある「子育て」を基本的な考え方とした整備を本駅の中心的な役割と位置づけ、通常は町内等の親子が遊べる公園等、非常時には防災拠点としての役割を果たす用地として整備を行うものとする。

計画地は同町の防災計画においても危険箇所の指定はなく、また、18,000 m<sup>2</sup>という広大な敷地面積を擁することから防災拠点としての位置づけに適しており、町内だけでなく、隣接する小海町や南佐久の広域的な防災拠点となるよう、一時的避難場所、無停電設備、非常用トイレ、備蓄倉庫、水源確保、防災多機能スペース、ヘリポート等の整備を行う。なお、国土交通省では令和2年以降、道の駅の新たな機能として防災を強化する方針（防災道の駅）である（57 ページ参照）。また、こども等が用いる遊具等はできるだけ町産材を活用し、安全管理に万全を期すため、利用に際しては保護者の同伴（見守り）を原則とする。

### 2) 佐久穂・南佐久の食・魅力の体感・発信

主に来訪者・立ち寄り利用者向けサービスとして食事と休息を兼ねることのできる場、一帯の観光情報の提供と合わせた特産品等のPR（販売も含め）の場となる施設を整備する。

物販（直売所等）、飲食施設については計画地周辺の環境などを勘案すると、一定の需要は見込めるものの、町単独での事業性は厳しいと推測される。

#### [物販・飲食施設設置の阻害要因]

- ①佐久穂市街地からのアクセスの悪さ（まちの駅が町民の支持を得ている）
- ②佐久穂町及び周辺人口の少なさ（道の駅の利用客の半数以上は地元住民である）
- ③年間を通じて販売できる商品等が不足している
- ④観光客を対象とした場合でも冬期営業が難しい

一方で、聞き取り調査において、出店に意欲をみせる事業者もあり、物販施設整備、運営に比べ町の財政負担が軽減される可能性もあることから、民間との連携による整備手法を模索する。

上記の手法とは別に、町への訪問（観光）客が多い期間において移動販売車等による期間限定出店等、自動販売機の設置を行い、一定の飲食物販提供機能を確保しておく。

計画地が隣接する国道 299 号は、「ルート 299 北八ヶ岳しらかば街道」として日本風景街道に登録されており、その中心に道の駅が計画されていることから、町内及び南佐久地域の情報発信を行い、景観、自然、歴史文化等の地域資源を生かした地域活性化と観光振興を図る拠点とする。また、長野県1周「Japan Alps Cycling Road」としてサイクリングのモデルルートにもなっており、サイクリストにも配慮した施設とする。

### 3) 川や水辺を活かした賑わいの創出

～地域住民・来訪者がともに憩い、川辺の魅力を満喫しながら交流できる空間づくり～



河畔に近い道の駅としての特色付けと地域住民の子育て環境の充実に合わせて取り組むため、道の駅での導入体験から川のなかで展開できる本格的アクティビティとの間につながりをもった空間づくりを進める。川と道の駅を活かした具体的な利用展開として次のようなイメージをもちながら、護岸や階段等の整備を行う。

[道の駅と大石川をセットにした楽しみ方イメージ]

○道の駅の水遊び場と大石川の川遊びポイントで『川ガキ』へのステップアップ

(人工的な遊び場からより川のなかでのワイルドな遊びや体験へ)

○道の駅立ち寄り利用者に心和む水辺の景色を眺めながらの食の提供＋食後の水辺散策

○イベント方式での管理釣り場として利用(釣果を道の駅広場等で調理体験)

○一帯の溪流つり利用者の拠点として道の駅の活用(駐車場等サービス施設の利用)

○北八ヶ岳エリアから流れ出る水への理解・水辺環境を学び、知り遊ぶ場としての利用

(町内への学習旅行誘致、キャンプ場利用等との連携、道の駅広場の利用) 等

その他、町民及び観光客等の利便を目的としたレクリエーション機能については以下の理由より積極的な導入は行わないものとする。

①キャンプ設備

町内には駒出池キャンプ場があり、夏季を中心に利用されており、計画地への設置は競合関係を生じるほか、キャンプ環境(自然等)としては駒出池の方が有利であり、計画地に設置する必要性は希少である。

ただし、防災用施設として(かまど)ベンチを整備し、通常は防災教育を兼ねて町内児童、生徒、住民の利用を可能とすることや、デイキャンプ等の施設は想定される。

②温浴施設

道の駅の機能として温浴施設を設ける例もあるが、計画地においては条例(注1)による制約のほか、事業費、運営費の負担が大きいこと、また一般的に温浴施設の利用者は地元住民に支えられていることから、事業・運営費を賄える収入を得られる可能性が低いこともあり、将来的に町政への負担がかかる事態が想定される。

(注1) 佐久穂町地下水保全条例

第9条2(1)地下水を採取しようとして掘削する井戸は、既存の深さ20メートル以上の井戸、河川等の水源  
地付近から300メートル以上離れた場所であること。

(参考) [防災道の駅]

道の駅については防災機能の強化を進める方向にあり、国土交通省では新たな道の駅の方針として「防災道の駅」を令和2年以降順次認定する。本計画においても支援制度を含め導入の可能性を検討する。

(2025年に目指す3つの姿)

国等からの支援の充実

## 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



- 本提言は、地域社会の更なる発展のため、全国の「道の駅」に期待する今後の役割について、大きな方向性を示したものである。引き続き、「道の駅」の設置者や運営者との丁寧な議論を進め、内容の深化に努めることが重要である。
- 一方、個別の「道の駅」に目を向けると、人手不足、担い手不足の中で、多くの利用者を受け入れるための多くの業務等を日々実施している厳しい実情がある。また、制度創設から四半世紀が経過し、多くの施設でリニューアルが必要となっている課題もある。
- この様な現状において、各「道の駅」だけの努力に委ねるだけでは、「2025年に目指す姿」を実現することは困難であり、国からの支援等も併せて充実すべきである。

### 主な取組目標



① 「道の駅」及び「道の駅」に関連する地域づくりに対する関係省庁の各種支援制度が、各市町村等で活用しやすい横断的な体制の構築と支援内容の充実

② 「防災道の駅」制度の早期実現と、ソフト・ハード両面からの防災対策に対する重点支援、災害時の各「道の駅」に対する支援体制の強化

③ 完成から年数が経過した「道の駅」のリニューアルに対する支援の充実

資料：「道の駅」第3ステージ 地方創生・観光を加速する拠点へ（令和元年11月18日）

新「道の駅」のあり方検討会 提言（国土交通省）

(参考) 防災公園の例

## 東京臨海広域防災公園

The Tokyo Rinkai Disaster Prevention Park

### 公園用防災設備

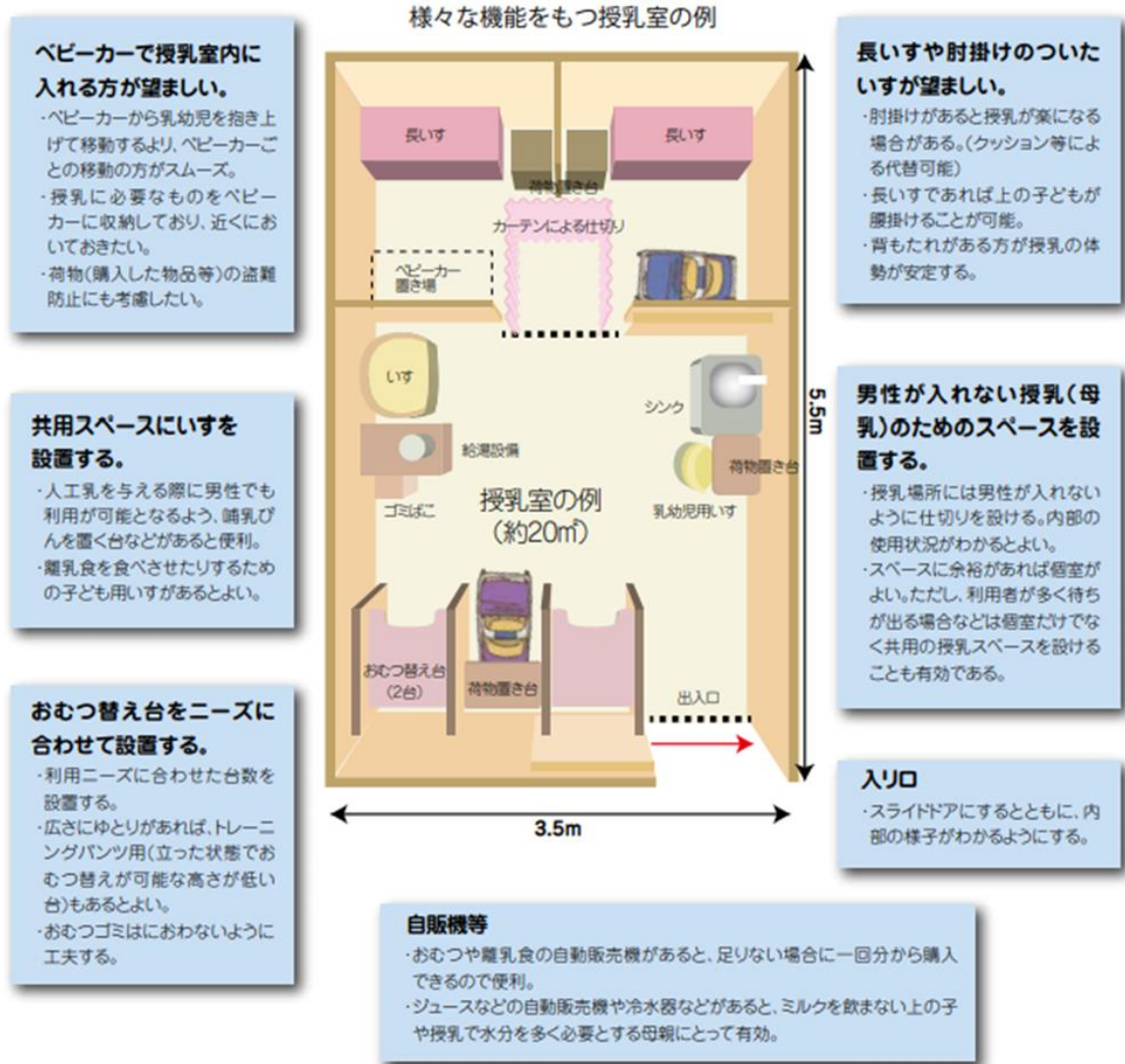


本公園の園地内には、様々な公園用防災設備が設置されています。  
これらの設備は、平常時に訓練・学習用等として使用されるほか、発災時には災害対策用機材として活用できます。

- 電源・LAN端子内蔵型照明柱 (11基)
- 防災パーゴラ (4基)
- 仮設トイレ用排水設備 (4箇所)
- かまどベンチ (9基)



(参考) ミルクルーム (授乳室) 等の例



資料：「赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック」(福島県保健福祉部)

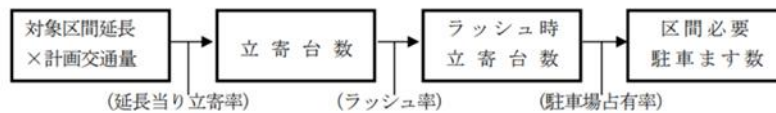
### (3) 基本的機能の施設規模

#### 1) 休憩・情報発信機能

##### ① 駐車ます数

駐車台数（ます数）については各地で行われた「道の駅」計画に広く使われている「平成12年度 一般道路の休憩施設計画の手引き」（国土交通省中部地方整備局）に依った。

下記に示す値を乗じて求める方法である。



##### a) 計画区間延長

計画区間は当施設の前後の休憩施設との距離関係を確認したうえで設計する。

国道 142～141 号沿いの道の駅については、ヘルシーテラス佐久南の次は山梨県の南きよさととなり、道の駅の空白区間でもある。この間の民間ドライブイン施設で、道の駅に準じた規模の施設は南牧村のドライブイン菊本に限られる。

当施設の駐車スペースは大型車の比率が高く、普通車の駐車スペースはエリア内に立地するコンビニエンスストア用のスペースとしての役割が重い。普通車に関しては、限定的な立ち寄りを想定した規模となっている。

図表 計画対象区間の距離設定の検討

休憩拠点	SA 東部湯の丸	道の駅 佐久南	道の駅 八千穂高原	民間 ドライブイン菊本	道の駅 南きよさと	道の駅 にらさき
普通車収容台数	72	111	54	21	312	37
大型収容台数	49	30	9	13	6	12
前面道路	上信越道	中部横断道隣接	中部横断道隣接	141号	141号	141号
拠点間距離	25.2	16.6	23.9	16.7		14
分担距離	12.6	8.3	11.95	8.35	7	
	12.6	8.3	11.95	8.35	7	
普通車分担距離		20.9	40.55	ローソン用重視	15.35	
大型車分担距離			20.25	20.3		

このような特徴を踏まえ、道の駅八千穂高原の普通車の駐車スペースを考えるうえでの対象区間については、南きよさとと分担する考えとし、対象区間を 40km とする。

大型車についてはドライブイン菊本と分担する考えとし、対象区間を 20km に設定した。

(各施設の位置については次ページの図を参照)

図 計画地一帯を含む広域幹線網沿いの主要な休憩施設



b) サービス係数の設定と必要台数の算出

本施設は中部横断道の休憩及び物販飲食提供のポイントにもなる。また、計画交通量（下表 b）による立寄り率（同 c）は買物、飲食等を伴う利用が含まれていないため、その分を補正する。

自動車専用道路に隣接した道の駅である位置づけを踏まえ、サービスエリアの施設設計で用いられるサービス係数の 1.40 を乗じて、本道の駅の基礎となる台数を算出した。そのうえで、隣接するヘルシーテラス佐久南の割増率も参考に補正係数（h）を定めて、これに乗じ台数を算出した。

図表 駐車ますの必要数

	a 対象区間 (km)(注1)	b 計画交通量 (台/24h)	c 立寄り率 (注2)	d ラッシュ率 (注3)	e 駐車場占有 率 (注4)	f サービス係 数	g 必要駐車ま す基礎台数 (注5)	h 類似条 件施設から の利用補 正率 (注6)	i(g×h) 必要 台数 (台)
小型車	40	5,840	0.007	0.1	0.25	1.40	57	1.50	86
大型車	20	873	0.008	0.1	0.33	1.40	6	1.50	9

- (注 1) a 対象区間は前後の道の駅等との距離を示すもので前々ページの考え方に沿って設定。
- (注 2) c 立寄り率は対象区間（a）1 km 当たりの立寄り台数（台/日/km）を示す。
- (注 3) ラッシュ率はラッシュ時の立寄り台数（台/時）を示す。
- (注 4) 駐車場占有率は 1 台当りの平均駐車時間を示すもので、小型車は 15 分（15/60 分）、大型車は 20 分（20/60 分）の設定である。
- (注 5) 必要駐車ます基礎数は以上の a~e 及び f を乗じた数値である。
- (注 6) h は物販飲食提供機能を勘案した割増率（サービス係数を 50%増しとする設定）

【参考】ヘルシーテラス佐久南の必要駐車ます数の推計

	a 対象区間 (km)(注1)	b 計画交通量 (台/24h)	c 立寄り率 (注2)	d ラッシュ率 (注3)	e 駐車場占有 率 (注4)	f(注5) 必要駐車ます数 (台)	g 現状台数 (台)	h(g÷f) 補正率	i(f×h) 補正台数 (台)
小型車	20	12,354	0.007	0.1	0.25	43	111	2.58	-
大型車	20	2,391	0.008	0.1	0.33	13	30	2.31	-

c) 駐車場規模の目安

以上の結果、普通車 86 台、大型車 9 台と算出された。駐車場規模は場内通路を含み小型車（身障者用を含む）30 m<sup>2</sup>、大型車（特殊車を含む）150 m<sup>2</sup>（同）とし（国土交通省中部地方整備局）、合計で 3930 m<sup>2</sup>を目安とする。なおこの規模は整備水準の目安であり、これ以上の規模を設定することも可能である。

図表 駐車場の規模

	a 必要台数 (台)	b 1台当り面積 (m <sup>2</sup> /台)	c(a×b) 駐車場面積 (m <sup>2</sup> )
小型車	86	30	2,580
大型車	9	150	1,350
小計	95	-	3,930

②トイレ

前出の国土交通省中部地方整備局による指標である駐車場まず数に準じて算定する。

なお、ここで算出対象となるトイレの便器数は、休憩を主とする利用者を対象に設定されるものである。飲食・物販施設用のトイレは、別途同施設内に設けることとなる。このため前ページの図表のなかの**必要駐車まず基礎台数**をもとに算出する。

男女別に駐車まず当りの個数を求め、計画地における駐車まず数に乗じた結果、合計 18 個と推計される。1 個当りの面積 (5 m<sup>2</sup>) を乗じて、トイレ施設面積は 90 m<sup>2</sup>となる。

図表 トイレ個数の算定方法

駐車まず数	便器数(個)			標準的な面積
	男(小)	男(大)	女	
約50台	4	2	6	60 m <sup>2</sup>

資料：「平成12年度 一般道路の休憩施設計画の手引き」(国土交通省中部地方整備局)

図表 計画地におけるトイレ個数の推計(基礎台数分【普通車57・大型6】で推計した場合)

項目	指標	駐車まず数当たり 個/台	計画地換算	備考
駐車まず数(台)	50	-	69	a(必要駐車まず数)
便器数	12	-	18	b(c+d+e)
	男性小	4	0.08	6 c(0.08×a)
	大	2	0.04	3 d(0.04×a)
	女性	6	0.12	9 e(0.12×a)
便所面積	m <sup>2</sup>	60	90	f(b×g)
	1穴あたり	5	5	

aの算出:大型車は普通車の2台分として換算 57+6×2=69

【参考】図表 全駐車台数(68-69ページ参照)を用いた場合の推計

項目	指標	駐車まず数当たり 個/台	計画地換算	備考
駐車まず数(台)	50	-	116	a(必要駐車まず数)
便器数	12	-	29	b(c+d+e)
	男性小	4	0.08	10 c(0.08×a)
	大	2	0.04	5 d(0.04×a)
	女性	6	0.12	14 e(0.12×a)
便所面積	m <sup>2</sup>	60	145	f(b×g)
	1穴あたり	5	5	

aの算出:大型車は普通車の2台分として換算 98+9×2=116



### ③情報発信施設の規模

休憩機能と合わせて道の駅に必要な機能として位置づけられている情報発信機能であるが、近年長野県内で整備されている道の駅では、休憩所や情報発信施設を単体の施設として整備する事例は限定的で、大半の施設は地域振興施設内で効率よく発信を行っている。

このため、当機能は物販飲食提供機能と一体的に確保することを基本とする。



いくさかの郷



女神の里たてしな  
トイレに併設



ヘルシーテラス南佐久



今井 恵みの里  
入口部軒下を利用

休憩所（イス席等）、観光案内、道路情報等を発信する機能については高速道路における休憩所整備の際に用いられる標準規模を参考にする。計画地の駐車ますの基礎的台数は63台であるため、100台以下の規模をもとに算出した（必要面積90㎡）。この規模の中に、子育て支援機能としてミルクルーム（授乳室）及びオムツ替えコーナーを設ける。ミルクルーム（1室程度）、オムツ替え（2か所程度）が想定され、これらに補足的な共有スペースを含めるとその面積は15～20㎡の面積となる（59ページ参照）。以上の内容を、今後想定される飲食物販等の提供施設の詳細化に反映させていくこととする。

図表 休憩・情報発信施設の標準規模

駐車ます数	席数 (席)	標準面積 (㎡)	同1席当たり (㎡/席)
300台	80	250	3.10
250台	60	210	3.50
200台	60	210	3.50
150台	40	170	4.30
100台以下	30	140	4.70
1台当たり	0.3	-	-

席数÷駐車ます数

計画地の駐車ま す数(基礎台数)	必要席数 (席)	必要面積 (㎡)	同1席当たり (㎡/席)
63	19	90	4.7

(注1) 必要席数=計画地台数(63台)×1台当たり(0.3席)

※端数は切り上げ

(注2) 必要面積=席数×同1席当たり面積(100台以下)

(注) 休憩・情報発信施設にはインフォメーション(案内所)、救護室、事務室、湯茶接待室等を含む

資料：「設計要領第六集建築施設編第1編休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株）

（平成29年7月）

図表 関東地方整備局管轄エリアの長野県内の道の駅の施設概要

整理番号	施設名	登録年月日	供用開始	自治体	整備方式	駐車場				トイレ					情報提供機能確保場所	
						普通車	大型車	****	二輪車	男小	男大	女	身障者	多目的		計
1	信州新町	H5.4.22	S63.4.30	長野市	一体型(国)	55	6	2		12		7	1		20	地域振興施設内の一角で確保されている
2	長野市大岡特産センター	H5.4.22	H2.4.11	長野市	一体型(国)	69	10	2		7		5	1		13	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
3	信越さかえ	H5.4.22	H6.1.6	栄村	一体型(県)	22	6	1		7		6	1		14	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
4	小坂田公園	H7.4.11	H7.7.1	塩尻市	単独型	282	10	3		16		11	2		29	地域振興施設(レストラン棟)内に確保
5	池田	H7.4.11	H7.7.19	池田町	一体型(県)	80	5	1		13		10	2		25	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
6	中条	H7.4.11	H7.5.9	長野市	一体型(県)	50	6	5		11		8			19	地域振興施設内の一角で確保されている
7	みまき	H7.4.11	H7.4.26	東御市	一体型(県)	21	3	2		14		10	2		26	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
8	白馬	H8.4.16	H6.4.30	白馬村	一体型(県)	36	6	1		11		7	1		19	地域振興施設内の一角で確保されている
9	ふるさと豊田	H9.10.22	H9.10.5	中野市	一体型(県)	42	13	2		9		6	1		16	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
10	マルメロの駅ながと	H9.10.22	H10.3.26	長和町	一体型(県)	41	15	3		10		13	1		24	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
11	ほっとぽ〜く・浅科	H10.4.17	H10.11.3	佐久市	一体型(県)	48	7	2		6		5	1		12	独立した情報提供兼休憩室とみられる
12	アルプス安曇野ほりがねの里	H10.4.17	H8.5.19	安曇野市	単独型	162	10	2		10		8	2		20	独立した情報提供兼休憩室
13	安曇野松川	H10.4.17	H9.11.19	松川村	一体型(県)	33	7	2		7		5	1		13	地域振興施設内の一角で確保されている
14	風穴の里	H10.4.17	H5.6.29	松本市	単独型	32	10	2		6		7	1		14	地域振興施設内の一角で確保されている
15	北信州やまのうち	H10.4.17	H9.12.20	山ノ内町	一体型(県)	77	5	3		5		4	1		10	地域振興施設内の一角で確保されている
16	上田道と川の駅	H10.4.17	H22.4.1	上田市	一体型(国)	66	25	2		11		13	2		26	独立した情報提供兼休憩室
17	信州高木宿	H10.4.17	H11.4.1	富士見町	一体型(国)	83	18	4		7		5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
18	しなの	H11.8.27	H11.4.21	信濃町	一体型(国)	53	18	2		5	2	5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
19	小谷	H11.8.27	H11.10.1	小谷村	一体型(県)	43	7	4		7		5			12	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
20	さかきた	H12.8.18	H13.6.9	筑北村	一体型(県)	21	4	1		6		5	1		12	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
21	ぼかぼかランド美麻	H12.8.18	H13.6.4	大町市	単独型	84	8	2		23		12	1		36	地域振興施設内の一角で確保されている
22	オアシスおぶせ	H14.8.13	H12.4.1	小布施町	単独型	181	5	2	8	7	3	9		1	20	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
23	雷電くるみの里	H15.8.8	H15.9.28	東御市	一体型(県)	100	20	2		17		17	1		35	独立した情報提供兼休憩室
24	花の駅千曲川	H17.8.10	H14.4.19	飯山市	単独型	96	4	2		6		6	1		13	独立した情報提供兼休憩エリア
25	あおき	H17.8.10	H18.4.27	青木村	一体型(県)	50	8	2		5	2	5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
26	おがわ	H19.8.10	H8.5.11	小川村	単独型	73		1		9		7		1	17	地域振興施設内の一角で確保されている
27	美ヶ原高原	H19.8.10	S54.9.1	上田市	単独型	800	15	4		12		7	1		20	美術館と併設した振興施設内に情報コーナー有
28	今井 恵みの里	H21.7.31	H21.8.2	松本市	一体型(県)	71	19	2		6		6	1		13	地域振興施設の軒下
29	FARMUS木島平	H27.4.15	H27.5.1	木島平村	単独型	53	3	1		5	2	7	1		15	地域振興施設内にインフォーションコーナー
30	ヘルシーテラス佐久南	H28.10.7	H29.07	佐久市	単独型	105	30	6		15		20	2		37	地域振興施設と接続して整備(建物としては一体)
31	女神の里たてしな	H29.11.17	H29.12.16	立科町	単独型	66	23	4		4	2	7	1		14	トイレ内に併設・地域振興施設内にも観光情報提供スペースを設置
32	いっさかの郷	H30.4.25	H30.4.27	生坂村	一体型(県)	35	5	2		6		8	2		16	地域振興施設入口部情報コーナー・事務室を確保
33	野沢温泉	R1.6.19	R1.8.31	野沢温泉村	単独型	36	7	5		12	6	11	2		31	地域振興施設内にコーナーを設置
34	ビーナスライン蓼科湖	R2.7.1	R2.7.17	茅野市	単独型	99	7			5	2	6			13	トイレ内に併設

## 2) 暮らしに役立つ道の駅としての機能（地域防災・子育て支援等）

### ①ヘリポート機能をもつ芝生の広場

ドクターヘリが常時着陸できる広場を確保する。関係機関へのききとりから広さ 35m×35mで、着陸に支障のない空間(高木や照明柱等のない条件)が必要となる。

着陸地点は芝が最適であることから、芝生の広場とし、平時は町民あるいは来訪者のくつろぎの空間としても機能する。

### ②子育て支援機能

子供たちが水遊びや遊具で思いっきり遊べる広場を確保し、子育て世代が見守りながら過ごすことのできる環境を整える。

遊び場としての魅力を高める噴水設備のほか、災害時には避難場所としても機能する遊具(右下写真)等の整備を検討し、非常時にも役立つ施設となるよう配慮する。



大町市整備事例



青木村整備事例

他の類似事例を踏まえ、遊具を設置する区域は 300 m<sup>2</sup>程度、噴水を主体とした水遊び場は 150 m<sup>2</sup>程度の広さとする。これらの周辺には利用者が休めるベンチや四阿等を配置する。

### ③広場内の屋根付き空間

①で確保する芝生広場に隣接する形で大きめの屋根を有する四阿を配置し、イベント時、あるいは災害時にも役立つ『広場とセットの屋根付き空間』を確保する。

### ④高速バス等停車機能

現在佐久平駅から麦草峠まで運行している白駒線の乗り入れや、高速バスの延伸等を視野に入れ、当道の駅でバスの乗り降りが可能な停留所スペースを駐車場内に設ける。

東側の駐車場口から乗り入れ、西側の口より退場して東へ移動が可能な動線を確保できるよう駐車ます等を配置する。

【参考】長野県広域受援計画

長野県では、大規模災害発生時において、被災市町村が、県や被災していない県内市町村の支援のみでは十分な応急・復旧活動や被災者支援を実施することが困難となった場合に備え、県が全国的な応援を円滑に受け入れ、被災市町村を支援できるよう、長野県広域受援計画を策定している。当計画のなかの広域的な防災拠点に位置付いていることが防災道の駅の選定上のひとつの要件にもなっている。

南佐久エリアには広域防災拠点の指定がない状況で、八千穂高原 IC 一帯は南佐久の玄関口でもあり、下表の選定基準も満たし得る条件が整っている。

図表 長野県広域受援計画における広域的な防災拠点の設定と防災道の駅指定要件

表 2-4 広域防災拠点施設の選定基準

No	広域防災拠点の種類	選定基準
1	救助活動拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本構想に示した候補施設(案)に基づき検討する。</li> <li>○水道施設、トイレの有無、ヘリポート、IC(インターチェンジ)からの距離等を整理し、各施設の利便性を評価する。</li> <li>○土砂災害警戒区域内に位置する施設は対象外とする。 ※浸水リスク、火山災害リスクは、拠点活用上の留意事項として整理する。</li> <li>○関係機関へ救助活動拠点として活用可能か確認する。</li> </ul>
2	進出拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○進出拠点は、以下の通り設定する。 応援職員：長野県合同庁舎(10庁舎) 応援部隊：既存の進出拠点</li> </ul>
3	航空搬送拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害拠点病院近隣に位置するヘリポート(大型ヘリ対応可能)から航空搬送拠点を選定とする。</li> <li>○各配置ゾーンにおいて候補施設を選定する(松本ゾーンは松本空港に選定済み)。</li> <li>○松本空港における航空搬送拠点の施設規模・仕様等に基づき、他ゾーンにおけるSCUの設置方法について検討する(県庁関係部局にて検討)。</li> <li>○土砂災害警戒区域内に位置する施設は対象外とする。 ※浸水リスク、火山災害リスクは、拠点活用上の留意事項として整理する。</li> </ul>
4	広域物資輸送拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本構想に示した候補施設(案)に基づき検討する。</li> <li>○耐震性、建屋の床面積、フォークリフト・大型トラックの利用可否、近隣のヘリポート有無、ICからの距離等を整理し、各施設の利便性を評価する。</li> <li>○土砂災害警戒区域内に位置する施設は対象外とする。 ※浸水リスク、火山災害リスクは、拠点活用上の留意事項として整理する。</li> <li>○関係機関へ広域物資輸送拠点として活用可能か確認する。</li> </ul>
5	備蓄拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○備蓄拠点は、県で整備している備蓄品の保管場所の利用を基本とする。(合同庁舎+県備蓄物資倉庫、アルファ化米33,000食、飲料水500mlペットボトル約33,000本(H30.6現在)ほか)</li> </ul>

※広域防災拠点が保有すべき機能の一つである「連絡調整・情報提供機能」については、現状確保されていないため、選定基準としていない。今後、各拠点施設における必要な施設・設備の整備を検討する。

(長野県広域受援計画より抜粋)

「防災道の駅」の選定要件について

1. 都道府県が策定する広域的な防災計画(地域防災計画もしくは受援計画)及び新広域道路交通計画(国交省と都道府県で策定中)に広域的な防災拠点として位置づけられていること  
※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること
  - ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
  - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m<sup>2</sup>以上の駐車場を備えていること
  - ③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったBCP(業務継続計画)が策定されていること
3. 2. が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること

(国土交通省ホームページ掲載資料)

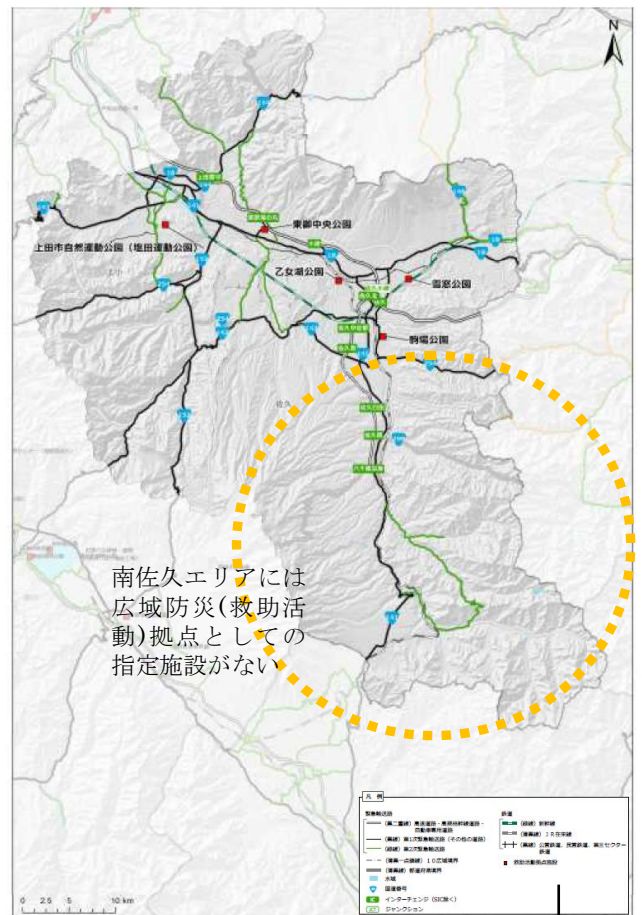
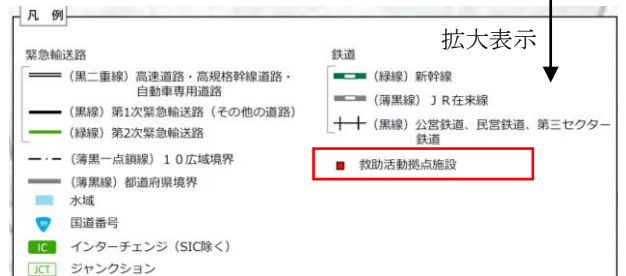


図 2-13 救助活動拠点の位置図(上田・佐久ゾーン)



(長野県広域受援計画より抜粋)

#### (4) 施設配置計画

過年度より進められてきた当施設の基盤整備（敷地の造成とこれに伴う調整池等の整備）の成果を土台にし、54 ページに記載した機能配置と、60～66 ページの施設規模を考慮して施設配置を検討し、施設配置計画図を作成した。

##### 1) 入退場

○道路との取り合い、周辺環境、地形条件(高低差)等を勘案し、東を入口、西を出口として設定し、入口側には右折レーンを設ける。

○合わせて周辺居住者の道路の横断利用に対応できるよう、横断歩道や押しボタン式信号機などの確保について、道路管理者の長野県と調整を進める。

##### 2) エリア区分


○地域振興だけでなく暮らしにも役立つ道の駅として、ドクターヘリの円滑な進入・着陸が可能な東寄りのエリアに 35m 四方のオープンスペースが確保できる芝生の広場を整備（下図区域①）。西側には駐車場や物販飲食(店舗)等を確保する（区域②）。

○駐車場と芝生広場の間の空間は、現在の地盤レベルでも大石川の水面・流れを見ることができることから、子供たちをはじめ様々な世代が憩える空間を確保する（区域③）。

- ・ イベント時の拠点としても機能するよう大型四阿を確保するほか、遊具、水遊びのポイントも確保。
- ・ 外周には園路を確保し、散策や健康づくりにも活かせる空間を確保。
- ・ 大型四阿の東側の一部はキッチンカーなども配置できる設えの広場として整備。



施設配置計画図 (R3.8 月末段階)

注) トイレは 150 m<sup>2</sup> 相当の規模で表示  
黄色枠  がおおむね 100 m<sup>2</sup> 相当

### 3) 駐車場

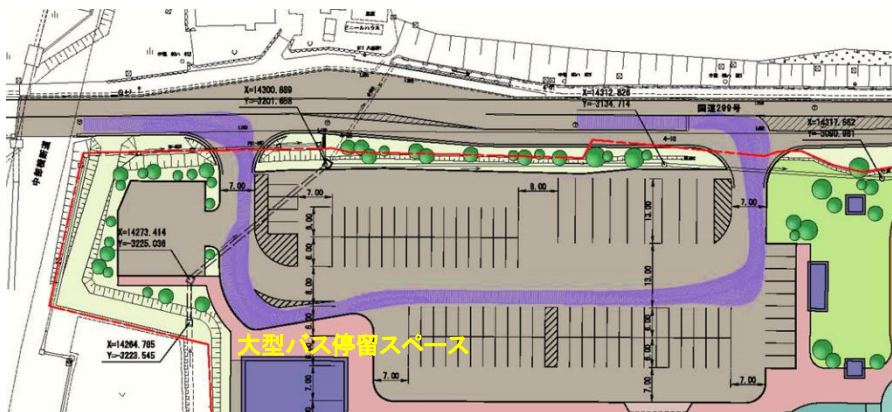
- 路線バスや高速バス等の停留スペースを確保しつつ、大型車両が店舗等と一定の距離をもって停車できる駐車マスの配置を具体化した。
- 62 ページに示した台数をもとに、広場や動線等との関係を踏まえ駐車マスの配置を検討したところ、普通車（小型車）95 台、大型車 9 台を確保できた。身障者用駐車マス数を下記の【参考】をもとに算出すると、総台数は 107 台（EV 車等を除く）となる。

【参考】 障害者用駐車施設数

- ・当該自動車駐車場の全駐車施設数が 200 以下の場合 全駐車施設数×1/50 以上
  - ・当該自動車駐車場の全駐車施設数が 200 より多い場合 全駐車施設数×1/100+2 以上
- 資料：道路の移動等円滑化整備ガイドライン

図表 計画地における必要駐車マス数

車種別	駐車マス数
小型車	95 台
大型車	9 台
身障者用	3 台（算定値切り上げ）
合計	107 台（EV 車等を除く）



大型バスの動線（軌跡）の検討

○国道 299 号では、観光のハイシーズンには多くの二輪車の通行があるが、年間を通じては曜日や季節で台数の変化は大きい。このため、右例のように普通車区画内にコーンなどで仕切って二輪車駐車区域を示す方法が一例として考えられる。特定の駐車専用区域の設定に関しては、今後の駐車場区域設計の際に決めていくものとする。



霧ヶ峰高原の駐車場（バイクエリア）

- 計画地北側には民家もあることから、夜間の駐車車両のエンジン音などの音の影響を軽減する措置を講じる。あわせて、『道の駅は休憩施設であり、駐車場など公共空間で宿泊目的の利用はご遠慮いただいている』（国土交通省ホームページ 道の相談室での記載）という現状を踏まえ、こうした行為に対する注意喚起等の方策を具体化していく。
- あわせて駐車場エリアもしくは広場エリアの一角を利用し、防火水槽、備蓄倉庫、EV 用充電設備、非常用トイレ等、防災機能を高めるための設備を設けることとする。

#### 4) トイレ・事業用地エリア

- 施設の効率的整備・運営に向け、計画地の南西端の一角の事業用地エリアには、飲食・物販機能のほか、休憩・情報提供機能を集約する配置とする。これにより、他の道の駅施設で見られるような小規模で使われないような休憩室や情報提供ブースの乱立を回避する。
- 河畔を展望するテラスの機能については、事業用地エリア内の建物と一体で確保を検討する。
- 建築物は町材（カラマツ等）をはじめ、木質材料を積極的に取り入れていくものとする。

図表 施設規模の整理

区域	計画面積 <sup>m<sup>2</sup></sup>	必要規模 <sup>m<sup>2</sup></sup>	必要規模設定等の概要
駐車場	4,890	3,930	普通車89台、大型車9台(うち普通車57台、大型6台は休憩機能充足の基礎的台数)
身障者用駐車场上屋	150	-	3台分(計画上確保できた普通車95・大型9の合計×1/50以上)
トイレ	110	90	男小6、大3、女9
休憩・情報発信施設	-	140	19席相当、観光案内所、ミルクルーム等 → 飲食物販機能と一体で確保
飲食・物販機能 建築面積	1,240	1,000	県内事例(関東整備局管内)の地域振興施設規模を参考に設定(建築面積1000 <sup>m<sup>2</sup></sup> )
緑地面積	-	1120	敷地の6%(都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例 長野県条例第23号 第2条)
外周中高木植栽	660	-	
外周法面 他	4,320	-	
ヘリポート兼用芝生広場	2,850	1,225	35m×35m ドクターヘリ着陸条件
水遊び広場	690	150	県内参考事例より
遊具含む広場		300	
調整池	400	-	流出量算出結果・河川協議を経て決定
園路舗装	2,650	-	
管理ヤード	340	-	
付け替え道路	260	-	
合計	18,560		

【参考例】[木造平屋の例]

- ①道の駅 野沢温泉（令和元年8月31日開業）延床面積：約350㎡  
既存の「むらの駅」内に新設。村直営で行う。



資料：同施設 HP

- ②農産物等直売施設軽井沢発地市庭（ほっちいちば）～道の駅ではない  
（平成28年6月25日開業）延床面積：2,043.73㎡  
長野県産カラマツの集成材を利用、一部鉄筋コンクリート造り



資料：同施設 HP



### 第3章 事業計画

#### 1. 概算事業費の想定

##### (1) 施設規模等を基にした概算事業費

駐車場区域及びトイレ帯の整備（上表①～④）で2.5億円、東側の広場区域や西側の付け替え道路等（上表⑤～⑥）で1.8億円の整備費が推計された。

図表 整備費概算

番号	区域	区域面積 ㎡	概算事業費 (千円) 税込	備考
①	駐車場区域	6900	132,000	トイレ外構沿道植栽、管理ヤード等含む 右折レーン設置等の道路改良は含まず
②	身障者用上屋	150	33,000	1㎡あたり20万円
③	トイレ	120	86,000	1㎡あたり65万円(地盤改良含む)
④	休憩・情報発信施設	-	-	事業用地施設に含める
	(小計)①～④		251,000	※道の駅交付金対象
⑤	広場区域(防災・子育て支援の遊び場等一式)	4500	179,000	遊具、水遊び、大型四阿、芝生広場(ヘリポート対応)、植栽等一式
⑥	付け替え道路等	105	2,000	
	(小計)⑤～⑥		181,000	
⑦	事業用地外構	960	※	区域面積はR3年9月末段階の計画図上の想定 ※今後のサウンディング(対話)型市場調査を経て 事業規模を定めていく予定
⑧	事業用地建築物	1240	※	

※外周法面及び調整池部分等の整備済み区域は除く

(2) 活用可能な補助制度の整理及び本計画への導入可否検討

道の駅に活用可能な制度例として以下があげられるが、本計画では社会資本整備総合交付金や地方創生拠点整備交付金等の導入、過疎対策事業債の充当などが可能と考えられる。

図表 活用可能な補助制度例

所管官庁	活用可能な制度	対象	補助率
内閣府	地方創生推進交付金 地方創生拠点整備交付金	地方版総合戦略に基づく取組みとして、地方創生の推進を実現する先導的な事業	1/2
内閣府・厚生労働省	地域子育て支援拠点事業	乳幼児及びその保護者が相互の交流を行う場所を開設し、育てについての相談、情報の提供、助言その他の援助を行う事業(児童福祉法第6条の3第6項に規定される事業)	1/2
総務省	地域経済循環創造事業交付金	地域資源を活かした先進的で持続可能な事業	1/2、2/3、3/4、10/10 (融資予定額に対する率)
	公衆無線LAN環境整備支援事業	防災拠点等における公衆無線LAN(Wi-Fi)環境の整備	財政力指数0.8以下は1/2 (0.4以下等は2/3)
	過疎対策事業債	過疎地域持続的発展計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債。産業振興施設、交通通信施設、教育文化施設、厚生施設等が対象。	充当率は100% その元利償還金の70%は普通交付税の基準財政需要額に算入
農林水産省	農山漁村振興交付金(農山漁村活性化整備対策)	地域連携販売力強化施設(直売所等)	1/2等※上限事業費は国費4億円(税込)、延床面積1㎡当たり29万円以内、これを超える部分は交付対象外となる。
経済産業省	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金	充電設備費及び設置工事費	定額、2/3、1/2
国土交通省	社会資本整備総合交付金(社会資本整備総合交付金事業)	道路(標識、右折レーン、駐車場、トイレ、情報提供・休憩施設、防災・安全)	交付要綱による

資料: 令和元年度重点「道の駅」の企画提案の募集について(国土交通省)等を基に作成

## 2. 概算収支の想定

想定利用者数と客単価、他の道の駅での収支の状況等を勘案し、物販・飲食機能を確保した場合の収支を想定する。

### (1) 物販・飲食機能提供施設での収入

道の駅は、立地特性によって商圈人口は大きく異なるため、緻密な売上予測は困難であるものの、前面道路の交通量と利用者数は概ね比例関係にある。この点を踏まえ、施設別の売上高予測を行った。

#### 1) 物販・飲食施設の利用者数の推計

24万人の想定利用者のうち、物販飲食施設の利用者数を推計した。

推計は下記の4ケースについて行った。

推計①：道の駅アンケートで食事・買い物を目的とする人の割合 42.5%

推計②：半数は立ち寄る想定とした場合

推計③：12H交通量10000台を下回る県内道の駅の指定管理者の運営実績(4例<sup>※1</sup>)を参照して通年想定台数に対する売店+飲食利用者数の比率の平均値 0.055

推計④：長野県内7例<sup>(※2)</sup>の12H交通量と年間レジ通過者数との関数から得られる通年想定台数(12H交通量×365日)に対するレジ通過者の比率 0.066

※1・※2：75～76ページに記載

#### 2) 物販利用者数と飲食利用者数の構成比

12H交通量10000台を下回る県内道の駅の指定管理者の運営実績(4例)の実績をもとに65:35とした。

#### 3) 自販機利用者数

松川村道の駅の実績額から推計した売店・飲食等の延べ利用者数に対する比率 10.5%をもとに試算した。

#### 4) 客単価

物販1300円、飲食700円、自販機130円として設定した。

#### 5) 収入の算出

キッチンカーなどの利用代収入を「その他」として加え、①～④のケースごとに収入額を合計した。その結果を次ページの図表に示す。

また、参考にした基礎データは【補足】として75～76ページにまとめた。

図表 物販・飲食施設の利用者数と売り上げの推計

区分	A 食事買い物目的者比率	B 通年台数に対する購買者数の比率	C 売店+飲食利用者数	単位	区分	F 利用者数	G 客単価	H 売り上げ	合計
推計①	42.5%	0.045 (参考値)	102,000	人	売店系	66,300	1300	86,190,000	113,092,300
					飲食系	35,700	700	24,990,000	
					自販機等	10,710	130	1,392,300	
					その他			520,000	
推計②	50%	0.053 (参考値)	120,000	人	売店系	78,000	1300	101,400,000	133,049,800
					飲食系	42,000	700	29,400,000	
					自販機等	12,600	130	1,638,000	
					その他			611,800	
推計③	52% (参考値)	0.055	125,300	人	売店系	81,400	1300	105,820,000	138,904,900
					飲食系	43,900	700	30,730,000	
					自販機等	13,200	130	1,716,000	
					その他			638,900	
推計④	63% (参考値)	0.066	150,400	人	売店系	97,800	1300	127,140,000	166,780,700
					飲食系	52,600	700	36,820,000	
					自販機等	15,800	130	2,054,000	
					その他			766,700	

【C(売店+飲食利用者数)の算出】

・算出にあたっての基礎数量は次のDとEの2種類。

D 年間利用者数240,000人 E 前面道路の通年通行車両台数(昼間12時間) 6243台×365=2,278,695台

・推計①及び推計② C=D×AにてCをまず算出。この値を用いてBの値(=C/E)を参考値として算出。

・推計③及び推計④ C=E×BにてBをまず算出。この値を用いてAの値(=B/D)参考値として算出。

【F 利用者数の項目別算出】 Cの値を売店:飲食=65:35の比で算出 自販機等はC×0.105で算出

【その他】キッチンカー等場所代 推計①で1日2000円×週平均5主体×52週=52万円

これを基礎的な金額とし、各条件の利用者の増加率を乗じて算出

【補足】物販飲食施設の利用者数推計に用いた基礎データ1

補足図表 a 長野県4事例のH30年度利用実績と前面交通量との関係

事例	前面交通量			H30利用実績				
	12H	24H	大型混入率	売店	食堂	その他	売店+食堂	通年台数比
大岡特産センター	3,776	4,887	22.8	51,450	74,378	47,594	125,828	0.037
中条	4,093		12.2	92,832	63,662		156,494	0.062
風穴の郷	6,366			171,973	44,561	1,001	216,534	0.074
松川	9,536			156,555	79,346		235,901	0.045
平均/合計	5,943			472,810	261,947		183,689	0.055
				64.3%	35.7%			

(各施設の指定管理者モニタリングの資料より作成)

補足図表 b 長野市内3例のH30年度収支及び主要な支出項目の内訳

	販売収入	総収入	総支出
大岡特産センター	76,300,342	77,164,342	75,957,651
信州新町	58,558,369	62,635,220	59,196,571
中条	126,090,026	127,940,645	140,031,424

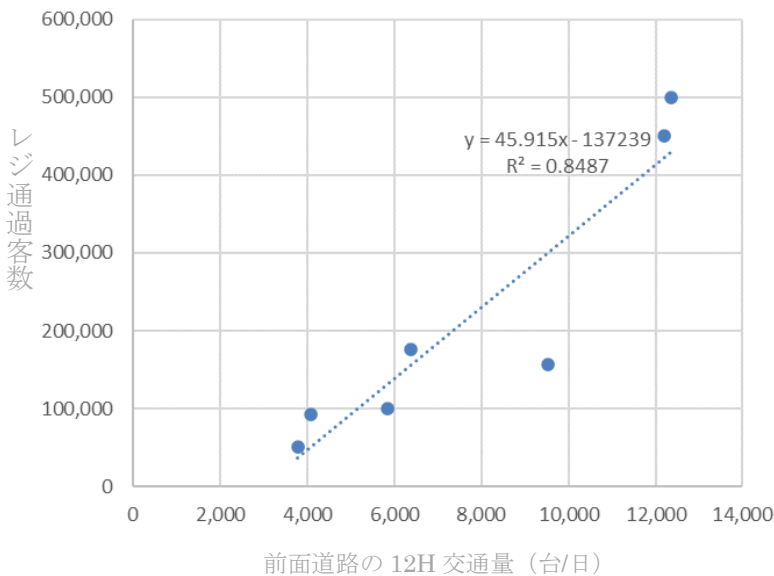
	人件費	設備管理	修繕費	光熱水費	事業費	事務経費	配置実績
大岡特産センター	14,997,285	2,571,853	188,560	5,807,295	51,368,200	1,024,458	施設長1 従業員16
信州新町	29,021,098	5,909,086	5,324,919	5,034,920	5,252,090	4,140,817	正規6 契約2 パート1
中条	41,195,033	6,916,578	838,036	11,109,748	63,225,335	6,558,498	特産 17 加工5

(各施設の指定管理者モニタリングの資料より作成)

【補足】物販飲食施設の利用者数推計に用いた基礎データ 2

補足図表 c 県内 7 事例の前面交通量とレジ通過者数の比率

事例	①12H台数	②レジ通過客	①×365日 に対する②の比率
	台	人	
ヘルシーテラス佐久南	12,198	450,000	0.101
雷電	12,363	500,000	0.111
青木	5,834	100,000	0.047
松川	9,536	156,555	0.045
大岡	3,776	51,450	0.037
中条	4,093	92,832	0.062
風穴の里	6,366	175,516	0.076
八千穂高原	6,243	149,408	0.066



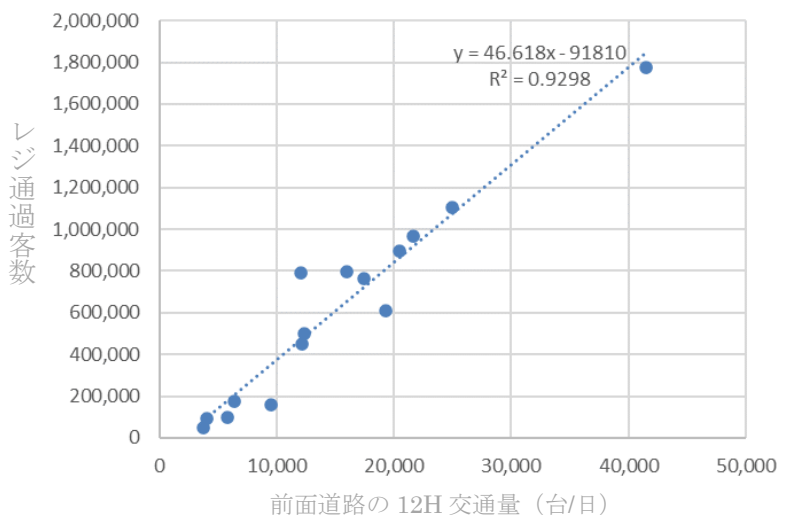
補足図表 c では、長野県内の道の駅 7 例における前面道路の 12H の交通量と年間レジ通過者数との相関を分析。相関係数は 0.8487 と高く、台数が多い条件ほど、レジ通過者数も多くなる。

この相関分析で得られる関数式を用いて、国道 299 号の 12H 交通量から道の駅八千穂高原 IC における年間レジ通過客数 14.94 万人(推計値)を算出。この数値が想定年間通過台数(12H 交通量×365 日)に対するレジ通過者の比率を求めると 0.066 となった。

さらに下記の参考図表として、日進市の道の駅計画で把握されていた全国の事例を追加し、前面道路の 12H の交通量と年間レジ通過者数との相関を分析した結果をまとめた。長野県内事例よりも通行台数が多い事例が加わったことから、前面道路の昼間の通行台数とレジ通過者数の相関がより顕著である。

参考図表 全国事例を加えた前面交通量とレジ通過者数の相関分析

事例	①12H台数	②レジ通過客	①×365 に対する②の比率
	台	人	
日進市分析例	25,005	1,102,604	0.121
日進市分析例	41,489	1,775,132	0.117
日進市分析例	20,448	893,434	0.120
日進市分析例	17,412	764,582	0.120
日進市分析例	12,102	792,927	0.180
日進市分析例	19,303	608,932	0.086
日進市分析例	15,948	799,238	0.137
日進市分析例	21,672	967,350	0.122
ヘルシーテラス	12,198	450,000	0.101
雷電	12,363	500,000	0.111
青木	5,834	100,000	0.047
松川	9,536	156,555	0.045
大岡	3,776	51,450	0.037
中条	4,093	92,832	0.062
風穴の里	6,366	175,516	0.076



(2) 物販・飲食機能提供施設での支出

支出についても運営方式や実施主体で多様ではあるものの、当道の駅のような昼間の交通量が6000台強の条件での一般的な運営規模を見出すことに主眼を置く。長野県内の類似規模（とくに前面交通量）の道の駅の体制などを参考に、必要な人件費を概算し、あわせて物販・食事提供に要する原価、人件費以外の一般管理費を試算した。

1) 体制（人件費）

他事例を参考に、右下表に示す3部門に分けて、正規と非正規職員の分担を考慮して設定した。非正規職員については、220（日/年）×4500円/日（5時間×900円）で想定した。

部門	区分	給与(円/人)	人数	金額	計
物販	正規	3,000,000	1	3,000,000	6,564,000
	非正規	1,188,000	3	3,564,000	
飲食	正規	3,000,000	1	3,000,000	10,128,000
	非正規	1,188,000	6	7,128,000	
管理	駅長	6,000,000	1	6,000,000	9,688,000
	正規	2,500,000	1	2,500,000	
	非正規	1,188,000	1	1,188,000	
計			14名		26,380,000

2) 人件費以外の支出の算出

①手法A

他の先進事例から設定された収支シミュレーションの設定（（仮称）「道の駅おけがわ」管理運営等計画報告書 平成27年3月）を参照し、長野市内の郊外に位置する3例の実績も踏まえ設定数値を調整して試算した。

物販(直売)

科目		備考
売上高	農畜産物	売上高計の50%
	商工品	売上高計の30%
	仕入品	売上高計の20%
	小計①	「前面交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高
売上原価	農畜産物	売上高の85%(手数料15%)
	商工品	売上高の75%(手数料25%)
	仕入品	売上高の75%(粗利25%)
	小計②	
売上総利益	小計③	小計①-②
一般管理費	給与・賞与・賃金	要員計画より
	法定福利費等	人件費の10%
	水道光熱費	物販は売り上げの2.5%で設定
	修繕費・維持費	売上高の3%
	消耗品費	売上高の3%
	販促費・広告宣伝費	年間で予算化
	リース料	POSレジ4台分・発券機等(10万円/月/台)
	事務費・その他雑費	売上高の4%
	小計④	
営業利益	小計③-④	

飲食(レストラン)

科目		備考
売上高	飲食	前面交通量からの利用者数推計×客単価
		小計①
仕入原価	食材	売上高の40%
	小計②	
売上総利益	小計③	小計①-②
一般管理費	給与・賞与・賃金	要員計画より
	法定福利費等	人件費の10%
	水道光熱費	飲食は売り上げの5%で設定
	修繕費・維持費	売上高の3%
	消耗品費	売上高の3%
	販促費・広告宣伝費	売上高の3%
	リース料	POSレジ1台分(5万円/月/台)
	事務費・その他雑費	売上高の4%
	小計④	
営業利益	小計③-④	

## ②手法B

手法Aを基本に据えつつ、光熱水道費・維持管理費を単位面積あたりの単価で算出した。

項目	根拠・考え方	備考
給与・賃金	窓施設の営業時間とスタッフの勤務体系を想定し、法定労働時間等も考慮した必要人員数を整理した上で、想定給与・賃金を算出。	⇒試算Aと同じ
法定福利費	給与・賃金の10%と想定。	⇒試算Aと同じ
光熱水道費	建築物のライフサイクルコスト(中規模事務庁舎)の「電気、ガス」及び「水道」を参照。国家機関の建築物の保全の現況(平成29年3月)の平均値、3,000㎡以上10,000㎡未満の値を採用。  【電気・ガス:1,850円/㎡・年、水道:227円/㎡・年】  飲食施設の光熱費は、飲食店設計マニュアルを参照。  【レストラン:売上の5%、カフェ・フードコート:売上の3.5%】	
維持管理費	建物については、建築物のライフサイクルコスト(中規模事務庁舎)の「維持管理費」を参照。国家機関の建築物の保全の現況(平成29年3月)の平均値  【点検・保守費:2,218円/㎡・年、運転・監視費:1,721円/㎡・年、清掃費:2,441円/㎡・年】  因屋根広場(構造物を除く広場部分)、モビリティステーション、駐車場、植栽等の外構については、清掃・植栽管理等に対する委託費として、維持管理費を想定。	
消耗品費	畳上の2%程度と想定。	⇒試算Aでは3%
車両・通信費、宣伝広告費	月額10万円程度と想定。	⇒試算Aも同様 ただしリース料を上乗せ
事務費、その他雑費	営業部門は月額5万円程度、公益部門は月額10万円程度と想定。	⇒試算Aでは5万

### (3) 収支の試算

物販・飲食施設の利用者数推計に関する4つのケース①～④と人件費以外の支出の算出に関する2つの手法A・Bを組み合わせ、8つのケースについて収支を試算した(次ページ参照)。

いずれのケースをも収支は厳しく、推計B-④で黒字の傾向が推計された他は支出超過の結果となった。

図表 収支の推計

項目	細目	推計A-①	推計A-②	推計A-③	推計A-④
売上高	農畜産物	43,095,000	50,700,000	52,910,000	63,570,000
	商工品	25,857,000	30,420,000	31,746,000	38,142,000
	仕入品	17,238,000	20,280,000	21,164,000	25,428,000
	飲食	24,990,000	29,400,000	30,730,000	36,820,000
	自販機・イベント他	1,912,300	2,249,800	2,354,900	2,820,700
	小計	113,092,300	133,049,800	138,904,900	166,780,700
売上原価	農畜産物	36,630,750	43,095,000	44,973,500	54,034,500
	商工品	19,392,750	22,815,000	23,809,500	28,606,500
	仕入品	12,928,500	15,210,000	15,873,000	19,071,000
	食材	9,996,000	11,760,000	12,292,000	14,728,000
	自販機関係	1,434,225	1,687,350	1,766,175	2,115,525
	小計	80,382,225	94,567,350	98,714,175	118,555,525
売上総利益		32,710,075	38,482,450	40,190,725	48,225,175
一般管理費	給与・賃金	26,380,000	26,380,000	26,380,000	26,380,000
	法定福利等	2,638,000	2,638,000	2,638,000	2,638,000
	水道光熱費	3,404,250	4,005,000	4,182,000	5,019,500
	維持修繕費	5,135,400	5,724,000	5,896,500	6,718,800
	消耗品費	3,392,769	3,991,494	4,167,147	5,003,421
	販促費・広告費	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
	リース料	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	事務費	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000
	小計	46,950,419	48,738,494	49,263,647	51,759,721
営業利益		14,240,344	10,256,044	9,072,922	3,534,546

項目	細目	推計B-①	推計B-②	推計B-③	推計B-④
売上高	農畜産物	43,095,000	50,700,000	52,910,000	63,570,000
	商工品	25,857,000	30,420,000	31,746,000	38,142,000
	仕入品	17,238,000	20,280,000	21,164,000	25,428,000
	飲食	24,990,000	29,400,000	30,730,000	36,820,000
	自販機・イベント他	1,912,300	2,249,800	2,354,900	2,820,700
	小計	113,092,300	133,049,800	138,904,900	166,780,700
売上原価	農畜産物	36,630,750	43,095,000	44,973,500	54,034,500
	商工品	19,392,750	22,815,000	23,809,500	28,606,500
	仕入品	12,928,500	15,210,000	15,873,000	19,071,000
	食材	9,996,000	11,760,000	12,292,000	14,728,000
	自販機関係	1,434,225	1,687,350	1,766,175	2,115,525
	小計	80,382,225	94,567,350	98,714,175	118,555,525
売上総利益		32,710,075	38,482,450	40,190,725	48,225,175
一般管理費	給与・賃金	26,380,000	26,380,000	26,380,000	26,380,000
	法定福利等	2,638,000	2,638,000	2,638,000	2,638,000
	水道光熱費(飲食物販)	2,077,000	2,077,000	2,077,000	2,077,000
	水道光熱費(事務・管理)	103,850	103,850	103,850	103,850
	維持修繕費	6,699,000	6,699,000	6,699,000	6,699,000
	消耗品費	2,261,846	2,660,996	2,778,098	3,335,614
	販促費・広告費	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
	リース料	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	事務費	2,400,000	2,400,000	2,400,000	2,400,000
	小計	46,759,696	47,158,846	47,275,948	47,833,464
営業利益		14,049,621	8,676,396	7,085,223	391,711



#### (4) 公共スペース部分の維持管理費

対象となる区域は、平坦面東側の広場エリア一帯と、造成法面部分(仮称:外周緑地)である。前者には都市公園の費用便益分析で用いられる単位面積あたりの維持管理費(340円/㎡)を公共スペースエリアの面積に乗じて算出した。

後者については、年3回程度の草刈りの費用を計上した。

#### 公共スペース・緑地管理費

区域	細目	数量	単位	単価	金額	備考
広場エリア	植栽・施設維持管理費	4,250	㎡	340	1,445,000	経費込み単価
外周緑地	草地管理	3,850	㎡	150	577,500	年3回草刈り・経費込み単価
計					2,022,500	

#### (5) 試算結果のまとめ

物販・飲食施設に関しては、物販・飲食・管理の3部門に責任者と正規職員かつ非正規職員(交代可能な人数)を確保し、客単価を飲食700円、物販1300円とした場合、利用者数が合計で15万人相当になってようやく黒字経営が見えてくると推測される。

屋外公共スペースの維持管理費は200万円強と推計され、上記の条件のもとで物販・飲食提供施設での収益でこれを賄うには、客単価を上げるか、立ち寄り客数をより増やすか、公共スペースの維持管理費を指定管理料として公的資金で負担する方法が考えられる。

### 3. 事業手法

#### (1) 事業手法選定の方針

主な事業手法は、公設公営（町直営）、公設民営（指定管理等による）、DBO方式、民設民営（PFI方式あるいは民間事業者の施設として設置・運営）など、公共の関与割合に応じて、様々な形態が考えられる。

事業手法を定めるうえで、ポイントになるのは次の点である。

- 1) 物販・飲食提供機能を備えた施設の採算性を確保できる施設整備と運営  
⇒試算では採算が厳しい条件
- 2) 緑地エリアの管理費用の確保  
⇒年間でおおよそ200万円規模の管理費（広場エリア施設・外周法面草地管理等）が発生し得る

#### 1) 物販・飲食提供機能を備えた施設の方向性

物販・飲食提供機能を備えた施設について、これまでの道の駅の施設と同等規模・同水準の施設（公共事業による整備）を想定すると、整備費は3億円以上になると推測される。

この費用を民間ですべて賄い、一定の期間土地を借りて採算をとる事業にするには、仮に土地の借用期間を30年としても、毎年1000万円以上の黒字＋毎年発生する借地料を確保する必要が生じる。

また、道の駅の事業で採算を確保するには、下記のような条件をあげる見解もある。

- ・①面前道路の昼間交通量が10,000台以上であること。
- ・②半径10km以内の商圈人口が10万人を超えること。
- ・③普通車の駐車場台数は、150台以上であること。
- ・④施設の規模は、2,000㎡以上であること。
- ・⑤そのうち、物販施設の床面積は売場だけで500㎡以上であること。
- ・⑥そのうち、飲食施設は100席程度の規模とすること。
- ・⑦収益を生まない公園や情報発信施設などは極力規模を縮小すること。
- ・⑧ハード面の初期投資（什器・備品などの購入経費）は、3,000万円以下であること。
- ・⑨農産物などの販売委託手数料は、15%などと指定しないこと。
- ・⑩地場産品比率、地域での雇用比率など足かせは極力減らすこと。
- ・⑪物販・軽食などのテナント運営はさせず、全て指定管理者の直営とすること。
- ・⑫地域のJ Aや商工会などの政治的な介入がないこと。

出典：流通経済研究所ホームページ [https://www.ryutsu-kenkyusho.co.jp/columns\\_new/](https://www.ryutsu-kenkyusho.co.jp/columns_new/)

道の駅事業の推進に向けて⑤ ～道の駅の管理運営体制について考える～

こうした指摘も考慮すると、当道の駅の条件において民間事業者が飲食・物販の提供という施設整備の趣旨に即して自らが施設を整備・運営する手法によって立地する施設（以下、

「民設民営による民間事業施設」として『地場産の産品を中心とした』物販や飲食提供を行うのは厳しい条件にあると推測される。民設民営による民間事業施設として立地し得る施設例としては、①コンビニエンスストア等、店舗の規模が過度に大きくなく、24時間運営でき、回転も速い施設や、②広域レベルでの認知度、ブランド力のある店舗が周辺の空間整備もセットで集客拠点が道の駅に併設されるようなケース等が考えられる。

なお、町が設置、運営（委託は可能）する公的な施設であれば、道の駅の地域連携機能に資する施設として認められるが、民間が設置者となる民間事業施設となる場合は道の駅施設と認定されない。この場合は、代替案として用地の一部を事業用地（事業用定期借地権等）と位置づけ、道の駅と切り離れたうえで、参画を希望する事業者を募る方法となる。

一方、74～80ページに示したとおり、従来の手法での運営規模を参考にした収支の算出結果を踏まえると、公設公営による採算の確保にも限界がある。他方、近年では民間が資金を調達して公的な施設を建設・運営するPFI事業のような「民設民営による公的施設」としての整備手法も事例が増えてきている。山形市の（仮称）蔵王道の駅では、国と一体型施設の整備・運営をPFIの手続きを用いながらDBO方式による整備が進められている（令和5年開業を想定）。

以上から、公の施設として設置する方針のもとで、民間のノウハウを含めた運営もしくは整備運営を取り込む手法を検討する必要性もあると考えられる。こうした手法を探るために、サウンディング(対話)型の市場調査を行う必要があり、この調査で下記の点に着目した対話を実施する。

#### 方向性1 民設民営による物販・飲食提供施設の可能性調査

- ・観光利用者の立ち寄りの増加に対応し地場の産品等のPRを兼ねる施設整備・運営の可能性の程度
- ・民設民営の事業手法の想定（民間事業施設としての整備・運営か、公的施設としての整備運営（民間資金調達によるPFI方式等）のいずれか）
- ・事業展開のフレームの考え方（採算を確保するための借地の期間） 等

#### 方向性2 地場産品のPRや観光振興に寄与する公設民営方式での物販・飲食提供施設の実現のための条件把握

- ・公設の施設（町などによる施設の整備・設置）とする条件のもとで活かすことのできる民間のノウハウの内容 等

## 2) 公共スペース管理の方向性

当道の駅にはヘリポートとして機能し、平時には町民向けの緑地としても機能する広場を確保することや、外周部の造成法面の植生管理費用も必要であるため、公共スペースの管理費が相応に発生する。規模も相応になるため、この費用を飲食・物販提供施設での収入を基軸に運営する主体が捻出するのは厳しいと考えられる。

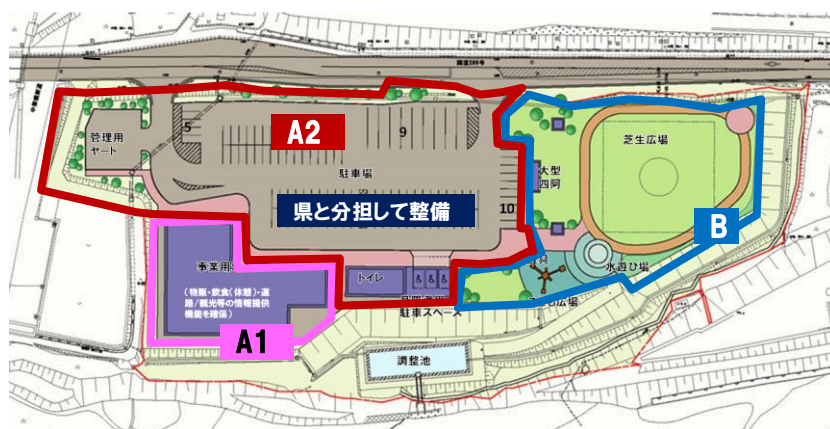
さらに、当道の駅では、大石川エリアまでの拡張や、同エリアを活用したソフトの提供なども構想されている。

このため、緑地エリアを都市公園あるいは条例公園等として切り離し、別の予算や運営主体による運営を模索することも必要になると考えられる。

### (2) 事業手法例の列挙

(1)での物販飲食提供施設の運営に関する検討内容と当施設の一部（駐車場及びトイレ等の休憩施設）は長野県による整備となること等を勘案して、事業手法の候補を例示すると、下記のように整理される。A1の区域に重点を置いて民間の資金による整備・運営を進める方法(①)、より広い範囲で民間のノウハウを活かしながら公的施設として整備運営する方法(②～③)、従来の手法(公共で整備し指定管理制度で運営)と民間ノウハウの組み合わせによる方法(④)等である。なお、具体的な手法は今後サウンディング調査を経て決めていくこととする。

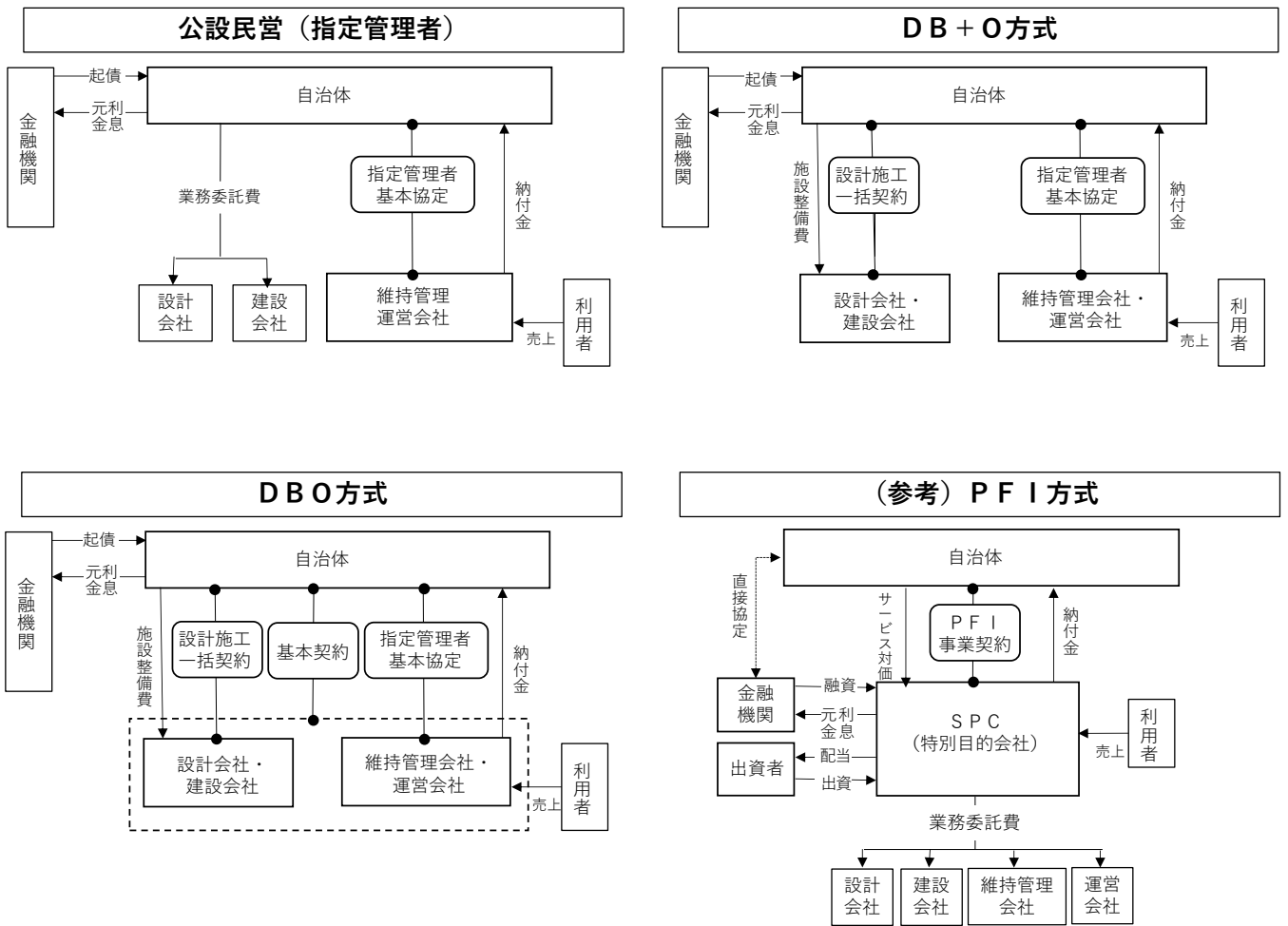
図表 整備区域区分と事業手法例



番号/区域	A1	A2	B
方法例①A	民設民営 (民間施設として整備)	公設民営(DB+O)	
方法例①B	民設民営(PFI方式・公共施設として整備)		
方法例②	公設民営(DBO方式)		
方法例③	公設民営(DB+O方式)		
方法例④	公設民営(DBO方式)	公設民営(指定管理者)もしくは公設公営	
方法例⑤	公設民営(指定管理者)もしくは公設公営		

補足) A2 区域内の駐車場の一部とトイレについては長野県で整備することを念頭において作成。

図表 事業手法の概念図



#### 4. 道の駅の利活用による地域振興方策の検討

##### (1) 道の駅を利活用した地域振興方策の例

道の駅を利活用した地域振興方策の例として、以下の例が挙げられる。

##### ① 多様な地域振興施設がある 「針T・R・S（テラス）」（奈良県奈良市）

物産販売、飲食施設等の地域連携機能（地域振興施設）の他に歴史展示室、観光農園、温泉施設、コンビニエンスストア等の多様な施設を有する例である。

#### 「道の駅」の事例(多様な地域振興施設がある例) 国土交通省

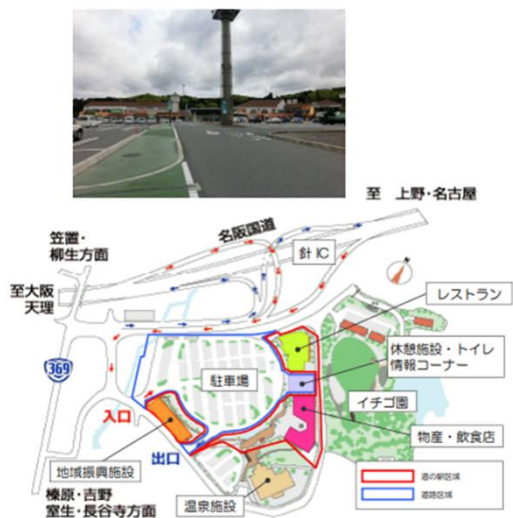
■道の駅「針T・R・S(テラス)」 一般国道25号 奈良県奈良市  
物産販売、飲食施設のほか、歴史展示施設、温泉施設等を兼ね備えた「道の駅」

**概要**

- 路線名：一般国道25号
- 所在地：奈良県奈良市
- 供用：平成13年7月
- 全体面積：約63,000㎡
- 駐車台数：大型 50台  
普通車 460台  
身障者用 6台

**<主要施設>**

- 【物産販売等】地域特産物の販売、季節限定各種土産販売、輸入雑貨販売
- 【飲食施設等】イタリア料理、定食、ファストフード、菓子、パン等、自動販売コーナー
- 【地域振興施設】歴史展示室、高原野菜の販売
- 【その他】観光イチゴ園、温泉施設、コンビニエンスストア、ゲームコーナー、銀行ATMほか



資料：「道の駅について」（国土交通省、平成 25 年 9 月）

#### 地域活性化包括協定に基づくコンビニエンスストアの整備 長野県小川村 道の駅おがわ

##### 【外観】



コンビニ内に地場産の農産物や近隣市町村を含む土産品を陳列

##### 【コンビニ店内（24時間営業）】



コンビニ内に地場産の農産物や近隣市町村を含む土産品を陳列（奥が通常のコンビニ）



パンフレット等情報案内コーナー、ミニ図書館、イートインスペースもあり



（現地での補足確認により作成）

## ②観光ゲートウェイ機能 「摩周温泉」（北海道弟子屈町）

摩周湖等の周辺観光地の玄関口としての機能を果たし、常駐するコンシェルジュが地域の観光情報や利用者の要望に応じた観光モデルコースの提案等を行っている。



資料：「道の駅について」（国土交通省、平成25年9月）

## 【参考事例】広島 道の駅 世羅 （町のインフォメーションセンターとしての運営成功事例）

### ポイント

- 道の駅を町の「インフォメーションセンター」として特化
- 道の駅の「メディア」としての活用
- 地域内、地域間の連携強化による観光情報の充実

### 取組の概要

観光協会スタッフが観光コンシェルジュとして常駐し、町内の観光情報はもちろん、その他の観光情報もお客様のニーズに合わせて情報提供している。「道の駅」だけで完結しないよう、アンテナショップ的な商品展開を図り、タブレット型端末の利用等により、周辺の直売所等への来訪者の周遊を促す。また、観光協会のノウハウとつながりを生かし、地域内の施設、直売所、生産者等との連携強化や、その他地域との連携をとるための観光情報等勉強会の定期開催により情報を広く共有している。地域交流イベントや話題性のある音楽イベント等のイベントを積極的に開催し、駅伝強豪校とコラボしたオリジナル商品の開発等により町のPRを行う。

### 成功要因

各観光関連団体や事業者等との連携や人材交流等のコーディネート役を担う観光に関する町の中枢組織として観光協会を位置づけ、組織を法人化し、町の玄関口としての道の駅を運営することで、連携コーディネート機能を発揮している。また、観光協会が運営することで、完結型の道の駅ではなく、町内への来訪者の周遊という目的に特化し、目的におけた方策を検討実施し続けたことが成功につながった。道の駅を訪れる多くの人に対して世羅町をアピールするため、世羅にちなんだオリジナル商品の開発にも工夫し、世羅の特産品のひとつである「せらワイン」を試飲感覚で味わえる「1杯の世羅」や、世羅茶のブランド化を目指す世羅町産の茶葉を使ったペットボトル入りお茶「せらせら茶茶茶」等が人気である。

### 取組の成果

観光コンシェルジュの直接対話での観光案内や情報発信により、よりニーズに合った旬な情報を届け、町のインフォメーションセンターの役割を果たしている。自ら勉強したり、日々のお問合せ対応で経験を積むことにより、スタッフのご案内スキルが向上し、訪れる人から「道の駅のスタッフに聞けば分かる」という信頼を得られた。地元の有識者の積極的採用も行い「売り場に活気があって声もかけやすい」と好評である。

道の駅世羅は、中国横断自動車道尾道松江線 世羅ICを降りるとすぐ見えてくる、一般社団法人「世羅町観光協会」が運営する道の駅だ。

のどかな山間、田園が広がる中に建つ道の駅は、周囲の風景に違和感なく溶け込んでいる。

取材に訪れたのは平日の午前9時頃。最初はまばらだった客足も30分ほどすると、レジ前に長い行列が出来るほどになっていた。

よく見るとレジのあるカウンターの上には大きく「SERA INFORMATION CENTER」という表示。並んでいるのは、会計待ちのお客さんだけではない。



平日の午前中でもこの賑わい。レジ上には「INFORMATION CENTER」の看板が。

「ここは、世羅町のインフォメーションセンターです。」と土田さんは話してくれた。ここでは道の駅全体が、商業施設にあるようなインフォメーションセンターの役割を担っているということなのだ。それも、世羅町全体の。

ここで案内する内容は、町内や周辺の観光スポット、飲食店など。これだけなら、他の道の駅と大差はないように感じる。

<https://biz.tabido.jp/contents/000074/index.html>

### ③防災機能の強化 「三本木」（宮城県大崎市）

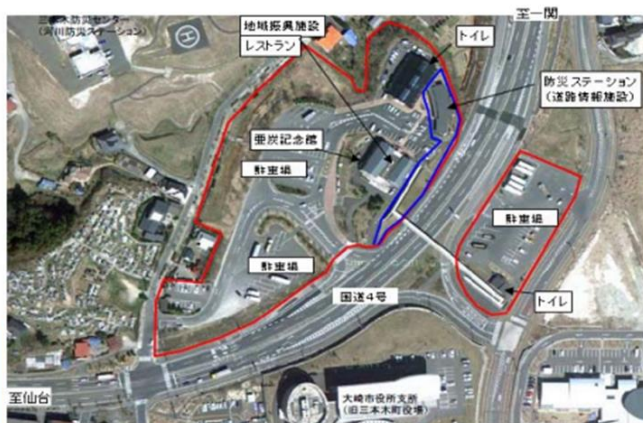
地域振興という視点に加え、地域の防災機能を担う点を重視した例である。近年は防災意識が高まり、地震や大規模災害への対応として、道の駅の利活用が注目されている。

## 「道の駅」事例(防災機能を強化した例)

■道の駅「三本木」 一般国道4号 宮城県大崎市  
地震や大規模災害時の防災拠点として対応するため、道の駅「三本木」と周辺施設が一体となって、平成20年度に整備した。東日本大震災においても、その機能を発揮。

**概要**

- 路線名：一般国道4号
- 所在地：宮城県大崎市
- 供用：平成7年4月
- 全体面積：約22,000㎡
- 駐車台数：大型 29台  
普通車 125台  
身障者用 2台

東日本大震災時は、一次避難所として利用

**地方自治体と連携した施設等の整備**

道路管理者

- ◆道路情報提供施設の整備(非常用電源)
- ◆駐車場、災害用トイレの整備

地元自治体

- ◇地域振興施設、防災施設の整備
- ◇地域防災計画への位置づけ
- 一次避難所、応援部隊集結・活動・連絡拠点ほか
- 防災情報ステーション 等



資料：「道の駅について」（国土交通省、平成 25 年 9 月）



## (2) 地域振興となる事業の例

以下では地域振興の上で参考となる事業例を挙げる。

(参考となる要素)

●芝生広場等を利用し、移動販売車の出店を行い、集客を実現するとともに、事業収入を得る

### [道の駅むなかた]

(道の駅の概要)

所在地：福岡県宗像市江口 1172

事業主体：宗像市 運営主体：(株)道の駅むなかた（宗像農業協同組合・宗像市商工会・宗像漁業協同組合・宗像観光協会・宗像市の出資）

(施設概要)

- ・敷地面積 13,691 m<sup>2</sup>、物産直売所、レストラン、情報コーナー等
- ・駐車場：大型 26 台、普通車 359（身障者用 6）台
- ・芝生広場（2,000 m<sup>2</sup>）、多目的広場（2,000 m<sup>2</sup>）、にぎわい広場（300 m<sup>2</sup>）をイベント会場、移動販売車の出店用として貸し出している。



にぎわい広場



多目的広場



芝生広場

(貸し出しの条件)

#### ①芝生広場、多目的広場

全面利用により、展示会、ライブステージ、飲食イベント等の開催が可能

- ・平日：午前 9～午後 1 時まで、午後 1～5 時まで / 5,000 円、1 日 10,000 円

(土日祝は平日の 1.5 倍)

物販手数料：売上の 10%

#### ②にぎわい広場

通常時は椅子やテーブルを配置し、ファストフード店や移動販売店などの簡易店舗の出店

- ・物販（1 区画 14 m<sup>2</sup> × 4 か所）：使用料 1,000 円/区画、手数料：販売金額の 10%
- ・イベント等（120 m<sup>2</sup> × 2 区画）：使用料 2,000 円/区画、手数料：物販（金銭授受）がある場合は使用料の 3 倍

資料：宗像市

(参考となる要素)

●高齢者の生きがいの場づくりを目的に町内の高齢者 13 名で始めた朝市「山岡のおばあちゃん市」が原点で、道の駅開設に伴い移転、常に年間 50 万人の利用客が訪れている。小さな朝市が雇用者数 45 人（平成 27 年度末）、売上約 3 億円（平成 27 年度）の大きな事業へと発展した（データは農山漁村ナビ/農林水産省）。

## 【道の駅おばあちゃん市・山岡】

(道の駅の概要)

所在地：岐阜県恵那市山岡町田代 1565-169

開設：平成 15 年 8 月 8 日 供用：平成 16 年 4 月

事業主体：恵那市 運営主体：(株)山岡のおばあちゃん市

(施設概要)

- ①産直品売り場 9：00～17：00（3月～10月の土日祝 18：00 まで）
- ②みはらし茶屋 9：00～15：00（食事は 11：00～14：30、予約可）  
42 席、屋外 18 席（和室 30 席）
- ③販売所（五平餅、アイスクリーム等）
- ④駐車場（普通車 55 台・大型車 6 台・障がい者 3 台・バイク用 12 台・EV 用 1 台）、第 2 駐車場 29 台（小里川ダム提体入口）
- ⑤ 24 時間 トイレ 3 ヶ所・多目的トイレ 1 ヶ所  
（男子 9 器、女子 6 器、障がい者 1 器）
- ⑥ 巨大木製水車（直径 24m の国内最大級の木製水車）
- ⑦ 四阿（あずまや）発電器 ⑧ 芝生広場



みはらし茶屋（飲食施設）



産直品売場

資料：道の駅おばあちゃん市・山岡 HP

(参考となる要素)

●管理釣り場を併設し、釣った魚をバーベキュー場で提供、収入の一環とする

## [道の駅南きよさと]

(道の駅の概要)

所在地：山梨県北杜市高根町長沢 760

事業主体：山梨県北杜市 指定管理者：(株)アルプス

登録年月：平成 14 年 8 月 営業時間/下記参照 定休日/1～2月の火曜日

(施設概要)

- ・道の駅エリア (14ha) と希望の丘エリア (6ha) からなる南八ヶ岳花の森公園を構成
- ①駐車場：普通車 312 台、大型車 6 台、身体障害者用 2 台/計 320 台
- ②トイレ：男 14、女 10、身体障害者用 2/計 26 (男 6、女 3、身体障害者用 1 は 24 時間)
- ③情報観光案内コーナー (午前 9 時～午後 5 時 30 分)
- ④農産物加工体験施設 (9～17 時)
- ⑤収穫体験農園 (青空農園/33,000 m<sup>2</sup>)
- ⑥芝生広場等 (わんぱく広場 5,400 m<sup>2</sup>、変形自転車、遊具、カブト虫小屋)
- ⑦レストランほたる (10～17 時) (12 月～3 月は 11:00～15:00) 292 m<sup>2</sup>、150 人収容
- ⑧リフトカー・展望施設  
こいのぼり号・希望の丘展望台
- ⑨おさかな天国 (管理釣り場)、バーベキュー場 (冬期休業)  
・釣った魚を隣接するバーベキュー場で食べられる

図表 施設の概要



資料：同駅 HP 等

(参考となる要素)

● 周辺市町村が共同で開設することにより、広域の魅力を発信する拠点を目指す

[久慈広域道の駅] ※計画中

岩手県久慈市及び洋野、野田、普代の4市町村による久慈広域行政研究会が三陸道久慈北IC付近（久慈市夏井町）に「広域道の駅」を開設し、久慈広域の魅力発信するランドマークとして整備を進める（令和3年秋頃着工、5年4月開業予定）。



～持続可能な道の駅～

“稼げる”道の駅（“維持管理運営段階の独立採算”）  
×  
“広域連携”道の駅（“広域市町村の魅力発信拠点”）

◆**広域市町村の玄関口**  
三陸沿岸道路利用者に必ず寄ってもらえる、地域外から「ひと」を呼び施設

◆**広域市町村の新たな魅力の創出**  
広域道の駅から既存道の駅や周辺の観光地へ「ひと」の流れをつくり、各市町村の魅力を集結させる施設

◆**地方創生の拠点**  
仕入れ先となる地元生産者の生産意欲の向上や若者を中心とした就業機会を増やし、U・I・Jターンを推進し、中長期的な人口減少の抑制を図る施設

所在地	久慈北 IC 周辺（岩手県久慈市夏井町烏谷第7地割）
面積	約 16,000 m <sup>2</sup>
所有者	民有地（今後、市が取得予定）
法規制	・区域区分が定められていない都市計画区域（非線引都市計画区域） ・農業振興地域、農用地区域
上位関連計画	・観光・交流拠点（久慈市都市計画マスタープラン（H29.3）） ・前面道路（国道45号、395号）は第一次緊急輸送道路
建ぺい率／容積率	70％／200％

資料：久慈市

(参考となる要素)

●観光案内にととまらず、さまざまなアクティビティ（遊び・体験等）を展開し、自主財源の確保を目指す

### 【白馬ライオンアドベンチャー】

白馬村及び周辺の自然（川・湖・山等）を利用したアクティビティを提供することで、事業収入を得ている。若年層のスタッフが同村へ定住する効果もある。

（事業主体）

(株)ポップ（白馬村北城 3020-567） TEL 0261-72-5061

※北海道（ニセコ町）及び四国（徳島県三好市）にグループ企業がある

（事業内容）

スポーツに関する催事の企画・立案・コンサルティング、スポーツ用品の開発及び卸・販売、旅行業及び旅行代理店業、損害保険代理業、スキー用品のレンタル業、スキースクールの企画・運営・管理、パラグライダースクールの企画・運営・管理、スノーボードスクールの企画・運営・管理、スキューバダイビングスクールの企画・運営・管理、飲食店業

（ライオンアドベンチャーの主な活動）

ガイドツアー、カヌー、ラフティング、熱気球、パラグライダー、スノーモービル等

（体験会場）

体験会場	電話番号	住所
ライオン事務所	0261-72-5061	白馬村北城5746-3(旧八方ローソン)
エコランド・インドアセンター(レインボーレンタル)	0261-85-2056	白馬村北城3020-567
Hakuba47	0261-75-3533	白馬村神城24196-47
白馬五竜いもりゲレンデ	0261-75-2636	白馬村神城飯森26092
青木湖ベース	0261-21-4555	大町市平23245
白馬村観光局	0261-72-7100	白馬村北城3476
白馬ジャンプ競技場	0261-72-7611	白馬村北城4533
川の駅さざなみ	0261-26-2101	大町市八坂舟場15719



熱気球



ラフティング



スノーモービル

資料：(株)ポップ

## 5. 事業スケジュールと今後の課題検討

### (1) 事業スケジュールの検討

令和3年度は町内関係者、道路施設管理者等との調整を行うほか、物販・飲食提供機能施設に整備・管理運営手法の検討及び決定、基本計画の詳細化(基本設計)を行い、民間の事業者による施設整備や管理の可能性を把握する。

このプロセスを経てから、令和4年度には実施設計、令和5年度にかけて施設整備工事を進め、この間に民間事業者の参加募集手続きを行い、令和6年度中の開業を目指す。

なお、民間事業者の関わる範囲・対象、関わり始める時期は、令和3年度内のウンディング型市場調査を経たうえで、同年度末～4年度早期にかけて詳細を確定させていくこととなる。

また、今般の新型コロナウイルス等の感染症対策により、事業スケジュールが変更となる可能性もある。

図表 事業スケジュール

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
町内調整・基本計画詳細化等				
パブコメ・町民説明会	←→			
事業者説明会・サウンディング型市場調査	←→			
基本計画の改訂	←→			
施設整備				
基本設計	←→			
事業者募集(※1)		←…→		
実施設計		←→		
整備工事			←→	
管理運営				
管理運営手法調整	←→			
事業者選定(※2)		←…→		
体制構築・開業準備			←→	
開業				●

(注) 概ねの想定であり、諸事情により変更もある

※1・※2 今後の調査・調整等により確定していく内容であり、あくまで想定。

早い段階から設計・施工～管理運営まで一括での民間事業者の公募となった場合のスケジュールイメージとして記載。

(2) 事業実施に向けた課題・問題点の抽出及び対応策の検討

本計画を進めるにあたって、以下の課題・問題点が挙げられる。それぞれ対応方針を検討した。

項目	課題・問題点の抽出	対応方針
事業性 運営体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立地市場環境より、物販(直売)・飲食提供施設の収益確保が難しい条件にある。</li> <li>・ 観光協会法人化に合わせて事務局設置、当施設管理という方法が考えられていたが、コロナ禍等の影響で法人化、人材確保が困難な状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サウンディング型市場調査を通じて得られた情報をもとに、飲食・物販施設をはじめとする収益施設の整備運営や、施設全体に関する民間事業者の関わり方、将来の運営体制の方針を令和3年度内に具体化。</li> </ul>
施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長野県が道路施設として整備する区域が発生する。</li> <li>・ 開発許可申請変更に関する対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の改良、町整備部分との境界部の処理等、設計施工にあたり道路管理者と定期的に調整を行いながら整備を推進。</li> <li>・ 基本計画の詳細化にあわせて適切なタイミングで開発許可変更の手續を実施。</li> </ul>
事業用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 参画希望者が存在するが、事業内容及び経営環境についての具体案が出ていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本書 74～84 ページの検討等を踏まえサウンディング型市場調査では、参画意欲の確認や望ましい事業形態、採算確保の工夫等、ポイントを絞って提案を収集。</li> <li>・ その結果を検討したうえで、早期に希望者との協議を進め、契約条件等を含め具体化を図る。</li> </ul>

令和3年10月  
長野県佐久穂町  
総合政策課 政策推進係  
0267-86-2553